Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents8s186768cana

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 5.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

PREMIÈRE SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1867-8.

VOLUME I.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XXVII.—SESSION 1867-8.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Aubains, naturalisés.....(No. 74).
Accise, spiritueux manufacturés .....(No. 38).
Acte de la pêche et de la chasse.....(No. 5).
Agriculture, 1866.....(No. 3).
Agriculture, 1867.....(No. 42).
Amherst.....(No. 56).
Annonces et papeterie.....(No. 90).
Arbitres provinciaux.....(No. 99).
Assurance.....(No. 12).

Banques, Actionnaires des.....(No. 12).
Banque de Montréal, émission de billets provinciaux .....(No. 21).
Banque de Montréal, dépôts du gouvernement, etc.....(No. 44).
Banques d'épargnes du bureau de poste.(No. 4).
Banque du Haut-Canada.....(No. 27).
Banques d'épargnes.....(No. 12).
Banques, Etat des .....(No. 12).
Banques, Taxe sur les.....(No. 23).
Baptêmes, mariages et sépultures.....(No. 10).
Bateaux à vapeur, Inspecteurs de.....(No. 78).
Bâtiments à vapeur et à voiles.....(No. 73).
Billets provinciaux .....(No. 21).
Brant .....(No. 36).
Brantford.....(No. 72).
Brasseries et distilleries.....(No. 38).
Brasseurs .....(No. 25).
Budget .....(No. 62).

Camp à Thorold.....(No. 28).
Canal Carillon et Grenville.....(No. 70).
Canal de la Baie de Burlington.....(No. 14).
Canal Murray.....(No. 51).
Canal St. Pierre.....(No. 82).
Canonnières.....(No. 37).
Canso.....(No. 105).
Cartes de la Compagnie de la Baie d'Hudson .....(No. 93).
Chemins de fer dans la Puissance .....(No. 73).
Chemins de fer, Dettes des.....(No. 61).
Chemins de fer, Etats des .....(No. 13).
Chemin de fer Intercolonial .....(No. 18).
Chenal pour les bâtiments.....(No. 83).
Commerce et Navigation .....(No. 1).
Compagnie des billets de banque.....(No. 47).
Compagnie des chemins à barrières de l'Ile Jésus.....(No. 15).
Comptes Publics.....(No. 2).

Délégués .....(No. 87).
Dépenses militaires.....(No. 63).
Digby .....(No. 76).
Districts aurifères, N.-E.....(No. 75).
Dragnage.....(No. 102).
Droits d'accise.....(No. 30).
Droits sur le houblon.....(No. 65).
Droits sur le sucre.....(No. 100).

Edifices du Parlement.....(No. 85)
Edifices publics, chauffage des .....(No. 26).
Education.....(No. 9).
Effets de la Puissance.....(No. 77).
Elections.....(No. 41)
Elections, Huntingdon, Montmorency et Ristigouche.....(No. 58)
Emigration, Agents de l'.....(No. 46).
Employés publics .....(No. 26).

Faveurs royales.....(No. 64).
Fonds d'emprunt municipal .....(No. 69).
Fonds d'honoraires.....(No. 29).
Frais de port pour journaux et pour le port par voie de mer.....(No. 24).

Gazette de Sorel .....(No. 84).
Gouverneur-Général.....(No. 22).
Greffiers des cours de circuit .....(No. 96).

Halifax.....(No. 94).
Hamilton et Port Dover, Chemin d'....(No. 15).
Havres .....(No. 31).
Havre de Mabou .....(No. 79).
Havre de Rondeau.....(No. 57).
Havres, Lac Huron.....(No. 67).

Iles de la Madeleine .....(No. 56).
Immigration.....(No. 33).
Indemnité seigneuriale.....(No. 45).
Inspection des prisons .....(No. 40).

Juges, Nouveau-Brunswick.....(No. 26).
Juges, Ontario.....(No. 29).

Labrador .....(No. 68).
Lachine et St. Laurent, Canaux de....(No. 54).
Lamirande.....(No. 50).
Ligne frontière, Haut et Bas-Canada..(No 92).
Lois de mariage .....(No. 95).

Macdonald, Allan.....(No. 59).
Magasins militaires.....(No. 98).
Maison de la Trinité, Québec, Réponse à la .....(No. 104).
Maisons de la Trinité .....(No. 11).
Maître-Général des Postes .....(No. 4).
Maîtres de poste, plaintes contre les...(No. 55).
Marine et pêcheries.....(No. 39).
McLaren, John .....(No. 5).
Milice .....(No. 35).

Nouveau-Brunswick .....(No. 89).
Nouvelle-Ecosse, Confédération.....(No. 66).
Nouvelle-Ecosse, dettes de la .....(No. 48).

Officiers de douane.....(No. 53).
Officers publics, salaires des .....(No. 26).
Ontario, Lieut.-Gouverneur.....(No. 16).

Pêcheries du St. Laurent .....(No. 43).
Pensions .....(No. 97).
Péninsule de Saugeen.....(No. 36).
Permis de pêche, E'-U.....(No. 20).
Pilotes .....(No. 101).
Poursuites contre les féniens.....(No. 71).
Prisonniers féniens.....(No. 60).
Propriété publique, Puissance.....(No. 88).

Réserves des Sauvages.....(No. 32).
Rivière Noire.....(No. 103).
Rivière Rouge .....(No. 81).
Ryland, George H.....(No. 52).

Sauvages .....(No. 36).
Service secret .....(No. 17).
Sorel, dette de .....(No. 34).
Statistiques, Diverses.....(No. 7).

Tarif, douanes, etc.....(No. 86).
Terres de la couronne .....(No. 6).
Territoire de la Baie d'Hudson.....(No. 19).
Territoire du N. O.....(No. 59).
Travaux Publics.....(No. 8).
Tupper, L'hon. M.....(No. 66).

Wolesley, Col.....(No. 28).

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE, ET EN VOLUMES.

MATIERES DU VOLUME No. 1.

No. 1... COMMERCE ET DE LA NAVIGATION :—Tableaux du, pour 1865-6,—et pour 1866-7.

MATIERES DU VOLUME No. 2.

No. 2... COMPTES PUBLICS :—Pour l'année exp. le 30 juin 1866,—et pour l'année exp. le 30 juin 1867.

MATIERES DU VOLUME No. 3.

No. 3... AGRICULTURE :—Rapport annuel du Ministre de l', pour 1866.

MATIERES DU VOLUME No. 4.

No. 4... BUREAU DE POSTE :—Rapport annuel du Maître-Général des Postes, pour 1866-7.
——————Rapport annuel du Maître-Général des Postes, pour 1867-8.
——————Règlements des banques d'épargnes du bureau de poste.

No. 5... MCLAREN, JOHN :—Rapport des sentences et amendes imposées par lui en vertu de l'acte de la pêche et de la chasse dans le Saguenay, en 1866 et 1867,—et rapport de M. Whitcher à ce sujet. [*Pas imprimé.*]

No. 6... TERRES DE LA COURONNE :—Rapport du Commissaire des, pour 1866-7.

No. 7... STATISTIQUES :—Diverses Statistiques du Canada, pour 1866.

MATIERES DU VOLUME No. 5.

No. 8... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du Commissaire des, pour 1866,—et aussi, pour 1867.

MATIERES DU VOLUME No. 6.

No. 9... EDUCATION :—Rapport du Surintendant en chef de l', pour le Haut-Canada, pour 1866. [*Pas imprimé en français.*]
EDUCATION :—Rapport du surintendant en chef de l' pour le Bas-Canada, pour 1866.

No. 10... BAPTEMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Rapports des, de certains districts de la province de Québec, pour 1866. [*Pas imprimés.*]

No. 11... MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC :—Comptes de la, y compris le fonds des pilotes infirmes:

No. 12... COMPAGNIES D'ASSURANCE :—Etats de la compagnie d'assurance contre le feu dite Ætna, comté de Hartford,—Compagnie d'assurance contre le feu de Hartford,—Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu dite Beaver, de Toronto,—Compagnie d'assurance sur la vie et de placement, de Toronto,—Compagnie d'assurance dite Liverpool et London et Globe,—Compagnie Canadienne d'assurance sur la vie,—et Compagnie d'assurance Commerciale dite de l'Union.

No. 12... BANQUES :—Liste des actionnaires dans les différentes banques.

No. 12... BANQUES D'EPARGNES :—Etats des,—Banque d'épargnes de la cité et du district de Montréal, —Banque d'épargnes de Northumberland et Durham,—et La Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec.

No. 13... CHEMINS DE FER :—Etat des recettes et dépenses du chemin de fer du Nord du Canada,—et d'Ottawa et Prescott.

No. 14. . CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON :—Etat du montant des péages perçus, de 1864 à 1867.

No. 15... CHEMIN D'HAMILTON ET DE PORT DOVER :—Etat indiquant les termes de la vente, et les noms des acquéreurs et le montant reçu à compte, etc. [*Pas imprimé.*]
CHEMIN D'HAMILTON ET DE PORT DOVER :—Rapports et correspondances des ingénieurs au sujet du chemin, depuis le 20 janvier 1865. [*Pas imprimés.*]
COMPAGNIE DES CHEMINS À BARRIÈRES DE L'ILE JÉSUS :—Etat du montant total dépensé par la compagnie sur ses chemins, recettes des péages, etc , en 1863, 1864, 1865 et 1866, dividendes payés et dettes encourues. [*Pas imprimé.*]

No. 16... ONTARIO, LIEUTENANT-GOUVERNEUR :—Instructions au, et correspondance avec lui.

No. 17... FONDS DU SERVICE SECRET :—Etat du montant non dépensé de la somme octroyée à la dernière session. [*Pas imprimé.*]

No. 18... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapports et correspondance y relatifs, depuis la conférence tenue à Québec au sujet de la Confédération.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance avec le gouvernement impérial au sujet du terminus du chemin de fer.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport des ingénieurs employés sur le chemin de fer, et leurs instructions relativement à la route, etc.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Soumissions faites au sujet de la construction du chemin de fer, et toutes communications touchant les dites soumissions.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat des dépenses de l'exploration depuis la nomination de M. Fleming en 1863.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport des pétitions présentées au Conseil Privé au sujet du choix de la route. [*Pas imprimé.*]
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Ordres en conseil et correspondance depuis le 1er juillet 1867, au sujet du tracé et de la construction du chemin de fer.

No. 19... TERRITOIRE DE LA BAIE D'HUDSON :—Correspondance, etc., au sujet de l'acquisition du territoire de la Baie d'Hudson par le gouvernement du Canada, et de l'extinction des droits de la compagnie de la B. d'Hudson ; et ordres en conseil et autres documents se rattachant à l'ouverture de voies de communication avec l'Etablissement de la Rivière-Rouge.

No. 20... PERMIS DE PECHE :—Etat indiquant les permis de pêche accordés en Canada, en 1866 et 1867, aux bâtiments-pêcheurs américains.

No. 21... BILLETS PROVINCIAUX :—Correspondance avec la banque de Montréal au sujet des, et relative à la manière dont les comptes publics sont tenus par la dite banque.

No. 22... GOUVERNEUR-GÉNÉRAL :—Copie de la commission de Son Excellence, ainsi que des instructions royales dont elle a été accompagnée.

No. 23... TAXE SUR LES BANQUES :—Etat du montant reçu des différentes banques d'Ontario et Québec, comme taxe sur leurs billets en circulation, pour l'année expirée le 15 novembre 1867

No. 24... FRAIS DE PORT POUR LES JOURNAUX ET POUR LE PORT PAR VOIE DE MER :—Etat des, reçus pour l'année expirée le 30 juin 1867.

No. 25... BRASSEURS :—Rapport de l'enquête sur les fraudes que l'on prétend avoir été commises par les brasseurs du comté de Waterloo. [*Pas imprimé.*]

No. 26... OFFICIERS PUBLICS :—Rapport des salaires des maîtres de poste et leurs commis, des trésoriers et percepteurs de douane et du revenu de l'intérieur, en Canada,—et des employés sur les chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, etc.
OFFICIERS PUBLICS :—Etat des officiers recevant un salaire annuel et auxquels le gouvernement ou aucun des départements paie quelque somme d'argent pour des services extra, en sus de leur salaire, et de ceux qui sont absents avec permission ou qui ne vaquent point régulièrement aux devoirs qu'ils sont representés comme remplissant. [*Pas imprimé.*]
OFFICIERS PUBLICS :—Rapport de tous les employés en rapport avec les édifices du parlement et des départements, et leurs salaires, y compris les ministres de la Couronne, et le coût de construction, d'éclairage et de chauffage des dits édifices.
JUGES DES COURS DE COMTÉ :—Correspondance, ordres en conseil, etc , concernant les salaires des juges des cours de comté dans le Nouveau-Brunswick, et montants payés par le gouvernement de la Puissance. [*Pas imprimés.*]

No. 27... BANQUE DU HAUT-CANADA :—Etat de la somme due au gouvernement par la banque du H.-C., le 1er juil. 1866 et le 9 déc. 1867, et copie de la correspondance qui y a rapport.

No. 28... CAMP À THOROLD :—Rapport du Col. Wolesley, au sujet du camp à Thorold en 1866.

No. 29... FONDS D'HONORAIRES, ET JUGES :—Rapport des juges de comté et juges puînés, dans Ontario, et leurs salaires, et du fonds d'honoraires.

No. 30... DROITS D'ACCISE :—Ordres en conseil relatifs aux,—changements dans les formules des livres des percepteurs,—et état des nominations et salaires des officiers de l'accise.

No. 31... HAVRES :—Copie de tous rapports relatifs à la construct. d'un havre de refuge sur le lac Erié, entre le Port Colborne et la Pointe Pelée, et un état des crédits votés pour havres, phares et l'amélioration de la navigation à l'ouest de Port Colborne, en 1844. [*Pas imprimée.*]
HAVRES :—Etat comparatif indiquant les droits de havres de tout genre autorisés par la loi sur les navires qui fréquentent les différents ports, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 32.... ONEIDA ET TUSCARORA :—Etat de la population Sauvage sur la réserve des Sauvages dans Oneida et Tuscarora, et du nombre d'acres cultivés par eux. [*Pas imprimé.*]

No. 33... IMMIGRATION :—Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et les gouvernements locaux au sujet de l'immigration.
IMMIGRATION :—Correspondance avec les agents d'immigrat. à Hamilton, Toronto, Kingston, Ottawa, Montreal, etc., sur l'étendue et le caractère probables de l'immigration de 1868.

No. 34... SOREL :—Etat des sommes payées par la ville de Sorel à compte de sa dette au fonds d'emprunt municipal, et des arrérages.

MATIERES DU VOLUME No. 7.

No. 35... MILICE :—Rapport de l'adjudant-général de la milice pour le Canada, pour 1867.
——— do do pour la N.-E., pour 1867.
——— do do pour le N.-B., pour 1867.

No. 36... SAUVAGES :—Etat de toutes les sommes payées au département des Sauvages par le surintendant Gilkison (Sauvages des Six Nations) durant les 4 dernières années ; et montant des droits sur le bois et des honoraires de licence perçus des Sauvages et des Blancs. [*Pas imprimé.*]
SAUVAGES :—Correspondance et pétitions se plaignant de l'agent des Sauvages à l'Ile Manitouline, et le rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des sujets de plaintes. [*Pas imprimées.*]
SAUVAGES :—Etat des terres achetées dans la péninsule de Saugeen, et le prix par acre. [*Pas imprimé.*]
SAUVAGES :—Etat des poursuites contre les Sauvages dans Brant.

No. 37... CANONNIÈRES :—Etat des dépenses relatives au service des canonnières en 1866 et 1867.

No. 38... BRASSERIES ET DISTILLERIES :—Etat de la quantité de spiritueux de preuve, bière, porter et ale fabriquée, et la quantité de grain consommée dans chaque brasserie et distillerie du Haut-Canada, durant chaque année depuis 1859, et droits d'accise sur iceux.

No. 39... MARINE ET PECHERIES :—Correspondance depuis le 1er juillet dernier, entre l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries et les Chambres de Commerce, les Maisons de la Trinité et les commissaires de havre de Montréal et Québec.

No. 40... INSPECTION DES PRISONS :—Rapport du Bureau des Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., pour 1866,—et pour 1867,—et rapport des Inspecteurs des Prisons de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

No. 41... ELECTIONS :—Etat du nombre de votes enregistrés dans chaque collége électoral à la première élection générale, avec le nombre des votes enregistrés sur les listes électorales de ces divisions, et la population.
ELECTIONS :—Etat des frais des élections de la Puissance et des législatures locales.

No. 42... AGRICULTURE :—Rapport du Ministre de l'Agriculture, pour le semestre expiré le 30 juin 1867.

MATIERES DU VOLUME No. 8.

No. 43... PECHERIES DU ST. LAURENT :—Rapport de l'état des, depuis Rimouski jusqu'à l'endroit où la marée cesse de se faire sentir sur la rive sud du fleuve, et depuis Betsiamis jusqu'à l'endroit où la marée cesse de se faire sentir sur la rive nord ; et copies des rapports officiels durant les cinq dernières années.
PECHERIES DU ST. LAURENT :—Rapport annuel du magistrat stipendiaire commandant la goélette du gouvern. chargée de la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent.

No. 44... BANQUE DE MONTRÉAL :—Etat du montant au crédit du gouvernement à la banque de Montréal, à la date du 1er de chaque mois, du 1er août 1866 au 1er décembre 1867, y compris les divers comptes du gouvernement; aussi, le taux du change acheté, le montant payé à la banque pour l'abandon de son droit d'émission, le montant des débentures provinciales échangées par la banque contre des billets provinciaux, et état de toutes les dépenses relatives aux billets provinciaux.

No. 45... INDEMNITÉ SEIGNEURIALE :—Etat des sommes payées et des sommes dues aux municipalités des townships du Bas-Canada comme indemnité seigneuriale.

No. 46... AGENTS D'EMIGRATION :—Etat détaillé des sommes octroyées pour l'année courante séparément aux agents d'émigration à Québec, Montréal, Kingston, Toronto et Hamilton, pour les fins de l'émigration. [*Pas imprimé.*]

No. 47... BILLETS PROVINCIAUX :—Correspondance échangée avec la compagnie américaine pour la fabrication des billets de banque, depuis le 1er juillet 1864, relativement à la gravure des billets du gouvernement.

No. 48... NOUVELLE-ECOSSE ET NOUVEAU-BRUNSWICK :—Etat indiquant les dettes de ces provinces envers la Puissance.

No. 49.... BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL :—Etat des employés dans ce bureau, avec leurs salaires, et les places vacantes, durant les cinq dernières années. [*Pas imprimé.*]

No. 50.... LAMIRANDE, EXTRADITION DE :—Copies de la correspondance, dépêches, mandats et autres procédures légales au sujet de cette affaire.

No. 50... MACDONALD, ALLAN :—Correspondance relative à son enlèvement du township de Moore, par des fonctionnaires des Etats-Unis. [*Pas imprimée.*]

No. 51... CANAL MURRAY :—Etat des explorations et rapports au sujet du canal projeté devant traverser l'isthme de Murray.

No. 52... RYLAND, G. H. :—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement provincial, depuis le 1er janvier 1859, au sujet de ses réclamations,—et procédures du Gouverneur en conseil y relatives, et de toutes les lettres de M. Ryland à ce sujet. [*Pas imprimée.*]

No. 53... OFFICIERS DE DOUANE :—Etat des officiers de douane de l'intérieur, avec leurs perceptions, salaires, etc., et état relatif aux percepteurs des douanes, et leurs perceptions et péages de havre. [*Pas imprimé.*]

No. 54.... CANAUX DE LACHINE ET DU ST. LAURENT :—Etat des pouvoirs d'eau loués sur les canaux de Lachine et du St. Laurent.

No. 55... MAITRES DE POSTE :—Copies de la corresp. et des documents au sujet de la nomination et de la destitution de M. Scoon comme maître de poste de Strathroy. [*Pas imprimées.*]
MAITRES DE POSTE :—Copies des lettres ou instructions ayant rapport à la conduite de l'inspecteur à London, ou des maîtres de poste dans Lambton, à la dernière élection. [*Pas imprimées.*]
MAITRES DE POSTE :—Copies des accusations portées contre M. Harrison, maître de poste de Oil Springs, la réponse à ces accusations, et le rapport de l'inspecteur. [*Pas imprimées.*]
MAITRES DE POSTE :—Copies des accusations portées contre M. Kimball, maître de poste à Wilkesport, et le rapport de l'inspecteur à ce sujet. [*Pas imprimées.*]
MAITRES DE POSTE :—Copies des lettres adressées aux maîtres de poste dans Lambton par l'inspecteur du bureau de poste à London, et instructions du département au dit inspecteur. [*Pas imprimées.*]

No. 56... ILES DE LA MADELEINE :—Etat des séances de la cour à Amherst ; et correspondance, durant les trois dernières années, au sujet de l'absence des juges des différentes cours dans la province de Québec. [*Pas imprimé.*]

No. 57... HAVRE DE RONDEAU ;—Ordres et correspondance relatifs au transfert du havre de Rondeau et des travaux publics s'y rattachant, avec la compagnie du chemin planchéié de Rondeau et Ste. Claire, et la reprise du dit havre par le gouvernement, et un état du montant convenu et du montant payé par la compagnie.

No. 58... ELECTIONS :—Etat indiquant les mandats, etc, au sujet de l'émission des brefs pour Huntingdon, Montmorency, et Ristigouche. [*Pas imprimé.*]

No. 59... TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Correspondance depuis le 5 décembre 1867, au sujet du Territoire du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise.

No. 60... PRISONNIERS FÉNIENS :—Correspondance avec le gouvernement impérial, touchant la mise en liberté, par pardon royal, du Rév. M. McMahon et autres prisonniers féniens, détenus au pénitencier ou dans d'autres prisons du Canada. [*Pas imprimée.*]

No. 61... DETTE DES CHEMINS DE FER :—Correspondance avec les compagnies de chemin de fer du Nord, du Grand Occidental et autres compagnies de chemin de fer, à l'égard de la dette de ces compagnies au gouvernement.

No. 62... BUDGET :—Pour les neuf mois finissant le 31 mars 1868 ; et pour les années 1867-8 et 1868-9.

No. 63... DÉPENSES MILITAIRES :—Correspondance avec le gouvernement impérial depuis février 1863, au sujet des dépenses militaires coloniales et de la défense, et depuis le 1er juillet 1867, sur le même sujet.

No. 64... FAVEURS ROYALES :—Copies de toutes les représentations adressées à Son Excellence par les membres de cette Chambre, au sujet des marques de faveur royale qu'il a plu à Sa Majesté de leur conférer, et de toutes dépêches sur le même sujet.

No. 65... HOUBLON :—Mémoires adressés au gouvernement, au sujet des droits sur le houblon. [*Pas imprimés.*]

No. 66... NOUVELLE-ECOSSE :—Copie d'une adresse de l'Assemblée Législative de la Nouvelle-Ecosse au Gouvernement Britannique, demandant l'abrogation de la partie de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord qui se rapporte à cette province ; aussi, copie de toutes dépêches ou minutes qui ont eté envoyées au Gouvernement Britannique par le gouvernement du Canada, ainsi que copie de toutes instructions données à l'honorable M. Tupper sur le même sujet.

No. 67... HAVRES :—Etat des explorations et des rapports au sujet des havres de la rive Est du Lac Huron. [*Pas imprimé.*]

No. 68... LABRADOR :—Correspondance avec le gouvernement de Terreneuve, relative à la question controversée de la ligne frontière entre les deux pays au Labrador. [*Pas imprimés.*]

No. 69... FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL :—Etat des sommes d'argent payées au crédit du fonds d'emprunt municipal à même le fonds consolidé du revenu, en vertu des dispositions de l'acte seigneurial, ou avances faites pour d'autres fins,—les sommes empruntées du dit fonds d'emprunt municipal par diverses municipalités d'Ontario, et la balance qui reste encore due par les dites municipalités.

No. 70... CANAL CARILLON ET GRENVILLE :—Copies des plans, soumissions et contrats depuis le 1er juillet 1866, et un état du montant payé pour les travaux faits sur le dit canal. [*Pas imprimées.*]

No. 71... POURSUITES CONTRE LES FÉNIENS ET PROCÈS HALLIDAY :—Etat indiquant les frais payés dans les poursuites contre les féniens, et dans le procès "Halliday," pour la violation des lois sur le revenu.

No. 72... BRANTFORD :—Comptes transmis par des particuliers à Brantford, à l'occasion de la visite du Prince de Galles ; et correspondance au sujet de ces comptes. [*Pas imprimés.*]

No. 73... BATIMENTS À VAPEUR ET À VOILES :—Etat du nombre de bâtiments à vapeur ou à voiles possédés par la Puissance du Canada, le 1er juillet 1867.
CHEMINS DE FER :—Etat indiquant le nombre de chemins de fer dans la Puissance, le coût de leur construction, leur longueur, etc., les recettes et dépenses pour 1866, ainsi que le nombre de chemins de fer maintenant en voie de construction.

No. 74... AUBAINS, NATURALISÉS :—Correspondance avec le gouvernement impérial au sujet de l'état civil, des droits et des priviléges des sujets anglais naturalisés dans quelqu'une des provinces formant partie de cette Puissance.

No 75... DISTRICTS AURIFÈRES, N.-E. :—Rapports des officiers de la commission géologique sur les districts aurifères de la Nouvelle-Ecosse.

No. 76... DIGBY :—Etat indiquant les amendes imposées et les saisies faites dans le comté de Digby, pour violation des lois sur le revenu, dep. le 1er juil. 1867 ; et montant reçu et remis sur ces amendes, ainsi que la correspondance relative à la saisie de l'*Union*. [*Pas imprimé.*]

No. 77... EFFETS DE LA PUISSANCE :—Etat indiquant les effets publics, bons ou fonds, émis par la Puissance du Canada, depuis le 1er juil. 1867, et les soumissions faites et les frais encourus

No. 78... BATIMENTS À VAPEUR :—Etat indiquant le nombre d'inspecteurs de bâtiments à vapeur dans les provinces de Québec et Ontario, leurs noms, leurs devoirs et salaires, et le nombre de bâtiments inspectés depuis 1865. [*Pas imprimé.*]

No. 79... HAVRE DE MABOU :—Correspondance entre le ministre des finances et le ci-devant procureur-général de la Nouvelle-Ecosse, en 1867, au sujet de l'amélioration du havre de Mabou. [*Pas imprimée.*]

No. 80... MAGISTRATURE :—Etat indiquant les dépenses totales de la magistrature de la Puissance du Canada, en tant que ces dépenses doivent être défrayées à même le fonds consolidé du revenu, pour le trimestre qui commence le 1er juillet 1867, et quelle est la part afférente aux différentes provinces, etc.

No. 81... LAC SUPÉRIEUR ET RIVIÈRE-ROUGE :—Rapports faits depuis le 1er juil. 1867, par les arpenteurs employés à ouvrir une communication entre le Lac Supérieur et la Rivière-Rouge.

No. 82... CANAL ST. PIERRE :—Rapports, explorations et autres documents en la possession du gouvernement, au sujet du Canal St. Pierre (Cap Breton).

No. 83... LAC ST. PIERRE :—Rapports faits par John Page, écr., ingénieur du département des Travaux Publics, sur le creusement du lac St. Pierre, en vertu d'un ordre en conseil adopté vers le mois de juillet 1862.

CHENAL POUR LES NAVIRES :—Copie de toute correspondance, propositions ou suggestions reçues pendant la présente session du Parlement par l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, ayant rapport au creusement et à l'amélioration du chenal pour les navires entre Québec et Montréal, et à la réorganisation et la fusion du bureau de la Trinité et de la commission du havre de Montréal.

No. 84... GAZETTE DE SOREL :—Etat des comptes rendus au gouvernement par les propriétaires de la Gazette de Sorel, et le montant qui leur a été payé depuis 1862. [*Pas imprimé.*]

No. 85... EDIFICES DU PARLEMENT :—Détails des items dans les Comptes Publics, de $14,613.29 et $21,428.69, pour des travaux faits aux édifices publics, et un état des comptes de M. Garth pour le chauffage des édifices du parlement et des départements. [*Pas imprimés.*]

EDIFICES DU PARLEMENT :—Copies des contrats de M. McGreevy pour ouvrage aux édifices publics à Ottawa. [*Pas imprimées.*]

EDIFICES DU PARLEMENT :—Etat des ouvrages faits aux édifices du parlement, sous l'autorité des lettres numéros 56,987, 53,840, 57,295, 57,332, 57,272, 57,587, 57,689, 57,851, 58,563 et 53,840, et qui ont été payés aux prix mentionnés dans la cédule annexée au contrat; aussi, un état des items d'ouvrage payés sans égard aux prix portés dans la cédule. [*Pas imprimé.*]

No. 86... TARIF, DOUANES, ETC. :—Correspondance échangée entre les gouvernements locaux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, etc., et le gouvernement du Canada, etc., se plaignant des dommages et des torts causés par l'opération de quelqu'un des actes passés par le parlem. du Canada, au sujet des douanes, du tarif, de l'excise et des banques.

No. 87... DÉLÉGUÉS DE LA CONFÉDÉRATION :—Etat des sommes payées aux personnes déléguées en Angleterre par les différentes provinces, en 1866, pour promouvoir la passation de l'acte de Confédération.

No. 88... PROPRIÉTÉ PURLIQUE DE LA PUISSANCE :—Etat des travaux publics et de la propriété de la Puissance du Canada, en vertu de l'acte d'Union; aussi, la dette publique et le passif de la Puissance, et le montant des garanties déduites du montant des dettes respectives des provinces.

No. 89.... NOUVEAU-BRUNSWICK :—Etat des deniers entre les mains du ci-devant trésorier provincial et du ci-devant trésorier-adjoint du Nouveau-Brunswick, le 1er jour de juillet dernier, avec un état du montant qu'ils ont reçu depuis cette date.

No. 90... ANNONCES ET PAPETERIE :—Etat indiquant toutes les sommes payées par le gouvernement et par les deux Chambres du Parlement pour impressions, annonces, papeterie et plumes, durant les années 1865, 1866 et 1867, le nom du département ou de la personne qui les a ordonnés, et les noms des personnes à qui les dites sommes ont été payées; aussi, un état indiquant toutes les sommes payées pour annonces dans la Gazette du Canada et pour abonnement à ce journal durant la même période.

No. 91... ALGOMA.—Copies des circulaires ou lettres adressées dans le mois de juin dernier, par le ci-devant honorable Commissaire des terres de la couronne pour la province du Canada, aux électeurs d'Algoma, etc., etc. [*Pas imprimées.*]

No. 92... Ligne Frontière, Haut et Bas-Canada :—Etat des sommes payées par le gouvernement pour lots de terre ou parties de lots de terre, pour effectuer l'établissement final de la ligne frontière entre les ci-devant provinces du Haut et du Bas-Canada ; la quantité, etc., etc., etc. [*Pas imprimé.*]

No. 93... Cartes de la Compagnie de la Baie d'Hudson :—Copies des deux cartes fournies au gouvernement de la ci-devant province du Canada, par la compagnie de la Baie d'Hudson, en 1864, et indiquant respectivement le territoire alors réclamé par cette compagnie, etc , etc., etc. [*Pas imprimées.*]

No. 94... Halifax :—Copies de toute correspondance échangée entre le Maître-Général des Postes du Canada et toutes compagnies ou personnes, au sujet de la ligne des steamers de la malle canadienne océanique ou de toute autre ligne touchant au port d'Halifax. [*Pas imprimées.*]

No. 95... Lois de Mariage :—Copies de toute correspondance échangée entre les gouvernements locaux des provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, au sujet de l'état actuel des lois de mariage, etc., etc., etc. [*Pas imprimées.*]

No. 96... Greffiers des Cours de Circuit :—Etat de toutes les sommes d'argent reçues par tous les greffiers des cours de circuit de la province de Québec, autres que les chefs-lieux de districts. [*Pas imprimé.*]

No. 97... Pensions :—Etat indiquant le montant de toutes les sommes payées par le gouvernement des ci-devant provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, savoir : Pensions en vertu du statut ; pensions en vertu du budget ; pensions d'après la liste civile ; pensions militaires et toutes autres pensions, s'il y en a, pour l'année expirée le 30 juin 1867, indiquant respectivement le détail des frais imposés à chaque province pour ces pensions. [*Pas imprimé.*]

No. 98... Magasins Militaires :—Etat indiquant les armes, buffleteries, uniformes et matériel de guerre de toute espèce, achetés par le gouvernement de la ci-devant province du Canada, de 1862 au 1er juillet 1867, et par le gouvernement de la Puissance du Canada, depuis le 1er juillet dernier, ainsi que la date de l'achat. [*Pas imprimé.*]

No. 99... Arbitres Provinciaux :—Etat indiquant le nombre des réclamations soumises à la décision des arbitres provinciaux de la ci-devant province du Canada, pour expropriation de terrains requis pour la défense militaire dans le comté de Lévis, depuis le 15 août 1866 jusqu'au 10e jour de mars dernier, les noms des réclamants, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 100... Droits sur le Sucre :—Copies de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la chambre de commerce et des raffineurs, au sujet des droits sur le sucre. [*Pas imprimées.*]

No. 101... Pilotes :—Copies de toute correspondance depuis le 1er juillet dernier, au sujes des plaintes portées contre la corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous, et copie du rapport de la Maison de la Trinité de Québec, et des témoignages pris par elle touchant ces plaintes, etc. [*Pas imprimées.*]

No. 102... Draguage :—Etat indiquant toutes les sommes dépensées, comment, quand et où, en vertu d'un crédit ouvert par le Parlement du Canada, en 1861, sur le montant de $30,000 pour draguage, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 103... Rivière Noire :—Etat indiquant le montant payé par le gouvernement de la ci-devant province du Canada, et par le gouvernement de la Puissance, s'il en est, depuis le 1er juillet 1866, pour travaux se rattachant à la descente du bois de construction sur la rivière Noire, dans le comté de Pontiac, province de Québec, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 104... Maison de la Trinité, Québec :—Copie de la réponse faite au rapport de la Maison de la Trinité de Québec, demandé par une adresse de cette Chambre, le 6 courant, et des documents qui accompagnent cette réponse. [*Pas imprimée.*]

No. 105... Canso, Détroit de :—Rapport de toutes pétitions et correspondance de toutes personnes dans la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris le rapport de A. Woodgate, écr., ci-devant Maître-Général des Postes, au gouvernement de la Puissance du Canada, au sujet du transport des malles de Sa Majesté à travers le détroit de Canso, dans cette province. [*Pas imprimé.*]

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1866.

SOUMIS CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DU CHAPITRE 28 DES STATUTS CONSOLIDÉS DU CANADA, SECTION 24, TEL QU'AMENDÉ PAR 27 ET 28 VICTORIA, CHAPITRE 6.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LEGISLATIVE.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.
1867.

MATIÈRES.

RAPPORT.

PAGE.

INTRODUCTION 7
CLASSIFICATION DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA 8

CANAUX.

NAVIGATION DU ST. LAURENT—
Observations générales 8
Tableau des distances 9
Dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation 10
Canal Lachine 10
Canal Beauharnois 11
Canal Cornwall 11
Canal de la Pointe Farran 12
Canal du Rapide Plat 12
Canal des Galops 13
Canal Welland 13
Tableau de la dimension des plus petites écluses sur cette voie 14
Canal de la Baie de Burlington 14
Service du remorquage sur cette voie 15

NAVIGATION DE MONTREAL A KINGSTON PAR L'OUTAOUAIS—
Observations générales 16
Tableau des distances 16
Dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation 17
Ecluse de Ste. Anne 17
Canal Carillon 17
Canal de la Chute à Blondeau 18
Canal Grenville 18
Canal Rideau 18
Tableau de la dimension des plus petites écluses sur cette voie 19

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN—
Observations générales 19
Tableau des distances 20
Dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation 20
Ecluse et digue de St. Ours 20
Canal Chambly 21
Tableau de la dimension des plus petites écluses sur cette voie 21

NAVIGATION DE LA RIVIRE TRENT—
Voir les travaux se rattachant à la descente des bois, page 44

TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

PAGE.
Fleuve St. Laurent 22
Rivière Petite Nation (rive sud)..... 23
Rivière des Outaouais..... 23

HAVRES ET JETÉES.

Jetée à Rimouski..... 24
do Rivière-du-Loup..... 24
do Rivière Ouelle..... 24
do Malbaie..... 24
do Eboulemens 24
do L'Islet... 24
do Berthier 24
Havre de Port Whitby..... 24
do Port Dover 25
do Port Stanley..... 25
Havres de refuge, lac Huron..... 25

PHARES, SIGNAUX ET BOUÉES.

Observations générales 26
Listes des phares entre Belle-Ile et Québec 26
Travaux et réparations au Bassin de Gaspé..... 27
do Ile Bicquette 27
do Bouées et signaux 28
do phare à l'extrémité S. O. de Terreneuve 28
do Pointe St. Laurent, Ile d'Orleans..... 29
Liste des phares entre Québec et Montréal (non-compris ceux entre Québec et le Platon) 29
Phare à St. Grégoire et Port St. François 30
Nouveau phare sur l'Ile-aux-Prunes 30
Liste des phares au-dessus de Montréal..... 31
Travaux et réparations à la Grosse-Pointe..... 34
do Pointe Claire..... 34
do Ile du Grenadier 34
do Ile au Serpent..... 34
do Pointe Yeo (autrefois Pointe des Neuf-Milles)..... 34
do Scotch Bonnet ou Ile-aux-Œufs..... 35
do phare d'alignement de Presqu'île 35
do Rocher à Pierre, ou Ile-aux-Goëlands 35
do Pointe Gibraltar... 35
do Baie de Burlington 35
do Havre Dalhousie 35
do Ile Mohawk 35
do Port Dover 35
do Grand Ruisseau à la Loutre ou Port Burwell..... 35
do Récif de la Pointe Pelée 36
do Amherstburgh, ou Bois Blanc 36
do Rivière Thames 36
do Ile Chantry..... 36
do Ile Nottawasaga 36
do Ile-aux-Chrétiens 36
do Pointe Plaisante.. 36
Nouveaux phares sur les lacs Huron et Supérieur..... 36
do à Killarney—Baie Georgienne, lac Huron..... 37
do au Petit Courant, Ile Manitouline, do 37

PAGE

Nouveau phare à l'Ile Clapperton, lac Huron 37
do l'Ile St. Ignace, lac Supérieur 37
Bouées—Lac St. Louis, lac St. François, Fleuve St. Laurent, et au phare de l'Ile aux Serpents, au phare d'Amherstburgh, et à l'embouchure de la rivière du Détroit 37
Liste des phares confiés à la garde de compagnies ou de particuliers 37

GLISSOIRES ET ESTACADES.

DISTRICT DU SAGUENAY—
Observations générales 38
Rivière Saguenay 38

DISTRICT DU ST. MAURICE—
Observations générales 38
Rivière St. Maurice 38

DISTRICT D'OUTAOUAIS—
Observations générales 40
Rivière des Outaouais 41
do Gatineau 41
do Madawaska 42
do Coulonge 42
do Pétéwawa 43
do du Moine 44

DISTRICT DE LA RIVIERE TRENT—
Observations générales 44
Veuve Harris 45
Rapides Chisholm 45
Chutes Ranney 45
Campbellford 45
Ile Fiddler 45
Chutes du Milieu 45
Baie des Corbeaux 46
Chutes de Heely 46
Rapides de Crook 46
Rapids de Whitlas 46
Petit Lac 46
Rapides de Buckhorn 46
Rapides de Bobcaygean 46
Lindsay 47

CHEMINS ET PONTS.

Observations générales 47
Chemin de la rive sud du golfe 47
Chemin de Témiscouata 48
do Métapédiac 48
do Ristigouche 48
do Gaspé et du St. Laurent 49
do la rive nord du golfe 49
do Côteau et Ligne Provinciale, ou de Ste. Zotique Road 49
do Caughnawaga 49
do Toronto 50
Pont sur la rivière Petite Nation (rive nord) 50
Pont sur la Gatineau 50
Pont suspendu de l'Union sur l'Outaouais 50

EDIFICES PUBLICS.

PAGE.

Liste des édifices publics 51
Edifice du parlement Québec 52
Edifices du parlement et des départements, Outaouais 52
Rideau Hall, Outaouais 53
Résidence du gouverneur (Spencer Wood), Québec 53
Maison de douane, Québec 53
do Dundee 54
do Kingston 54
do Port Dalhousie 54
do Rondeau 54
Bureau de poste, Québec 54
do Hamilton 54
do London 54
do Outaouais 55
Hôpital de Marine, Québec 55
Ecole d'exercice militaire, Québec 55
Nouvelle prison, Québec 55
Station de la Quarantaine, Grosse-Ile 55
Palais de justice et prison, Trois-Rivières 56
do Iles de la Madeleine 56
do du district d'Algoma 56
do du district de Terrebonne 56
do du district de Saguenay 56
do du Richelieu 57
Prison du district de St. François 57
Prison de réforme, St. Vincent de Paul 57
Déménagement des bureaux du gouvernement de Québec à Outaouais 58

NAVIRES PROVINCIAUX.

Oobservations générales 59
Etat financiel 59

ARBITRES OFFICIELS.

Remarques générales 60

APPENDICE.

Appendice No. 1.—Etat financiel, Nos. 1 à 7, inclusivement 63
do No. 2.—Navigation du St. Laurent 69
do No. 3.—Rapport de J. G. Sippell, ingénieur résident, sur le canal Beauharnois et autres 71
do No. 4.—Rapport de D. A. McDonell, surintendant, sur le canal Cornwall 78
do No. 5.—Rapport de Isaac N. Ross, sur le canal Williamsburgh et autres 80
do No. 6.—Rapport de S. D. Woodruff, surintendant, sur le canal Welland 81
do No. 7.—Rapport de James D. Slater, surintendant, sur le canal Rideau 85
do No. 8.—Rapport de Walter Lawson, sur le havres du lac Huron 89
do No. 9.—Rapport de H. R. Symmes, surintendant, sur les travaux du St. Maurice 93
do No. 10.—Rapport de Horace Merrill, surintendant, sur les travaux de la rivière des Outaouais 98
do No. 11.—Rapport de F. Buteau, gérant, sur les services des vapeurs provinciaux 100
do No. 12.—Province du Canada, vapeurs provinciaux, compte courant avec le département des Travaux Publics par J. Baine 101
do No. 13.—Etat des réclamations réglées par les arbitres provinciaux 102

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1866.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, *Vicomte* MONCK, *Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.*

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Le rapport suivant vous est présenté comme un exposé des transactions de ce département durant l'année fiscale commençant au 1er juillet 1865 et expirant au 30 juin 1866, conformément à la 24e section du 28e chapitre des statuts refondus du Canada, tels qu'amendés par la 27e et 28e Victoria, chapitre 6.

Le détail des dépenses durant cette période, classées sous la forme ordinaire de tableaux, se trouve dans les états Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, annexés à ce rapport.

No. 1.—ETAT de divers ouvrages, sous le contrôle de ce département, qui sont en usage et produisent un revenu—indiquant par colonnes les dépenses de construction et les sommes payées pour dommages aux propriétés, durant l'année expirée le 30 juin 1866 ; le coût total des constructions sous le contrôle de ce département ainsi que le coût des réparations et de la régie pendant la même période.

No. 2.—ETAT des ouvrages publics, sous le contrôle de ce département, inachevés et improductifs—indiquant la dépense sur ces travaux durant l'année expirée le 30 juin 1866, pour constructions, réparations, régie, et le total de la dépense jusqu'à cette date.

No. 3.—ETAT des divers ouvrages et édifices publics en voie de construction, sous le contrôle de ce département, ne produisant aucun revenu, mais employés au service public et autorisés par octrois législatifs—indiquant les dépenses encourues sur ces ouvrages et édifices publics jusqu'au 1er juillet 1866, et leur coût total à cette date ; enfin le montant dépensé en réparations et frais d'entretien durant l'année expirée le 30 juin 1866.

No. 4.—ETAT des dépenses encourues pour différents services, sous le contrôle de ce département, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

No. 5.—ETAT de la dépense encourue, sous le contrôle de ce département, pour l'entretien et la régie des canaux militaires, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

No. 6.—ETAT des dépenses encourues, sous le contrôle de ce département, pour l'entretien et la régie des phares, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

No. 7.—ETAT indiquant le montant total dépensé par le département des travaux publics, durant l'année expirée le 30 juin 1866, tel que détaillé dans les états précédents Nos. 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

Les travaux publics du Canada, placés sous le contrôle de ce département, ont été classés comme suit:—

1°—CANAUX.
2°—OUVRAGES SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.
3°—HAVRES ET JETÉES.
4°—PHARES, SIGNAUX ET BOUÉES.
5°—GLISSOIRES ET ESTACADES.
6°—CHEMINS ET PONTS.
7°—EDIFICES PUBLICS.
8°—NAVIRES PROVINCIAUX.

CANAUX.

Les canaux provinciaux ont été construits dans le but de surmonter les obstacles naturels qui se rencontraient sur les voies suivantes de la navigation intérieure du Canada:

1°—La navigation du St. Laurent.
2°—De Montréal à Kingston par la rivière des Outaouais.
3°—Navigation du Richelieu et du lac Champlain.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

La navigation du St. Laurent embrasse une étendue de 2,385 milles (statués) depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond-du-Lac, à la tête du lac Supérieur.

Les canaux canadiens, sur cette voie, sont ceux de Lachine, de Beauharnois, de Cornwall, de la Pointe Farran, du Rapide Plat, des Galops et de Welland. Réunis, ils ont une longueur totale de 71⅝ milles, et l'ascension totale par leurs 54 écluses est de 536½ pieds environ.

Le canal du Sault Ste. Marie relie le lac Huron au lac Supérieur en franchissant le Sault Ste. Marie. Cet ouvrage appartient aux Etats-Unis. Sa longueur est de $1\frac{1}{17}$ mille, et la chute de ses écluses est de 18 pieds.

Le niveau du lac Supérieur est à environ 600 pieds au-dessus de la ligne des plus hautes marées du St. Laurent à Trois-Rivières.

TABLEAU DES DISTANCES.

SECTIONS DE NAVIGATION.	MILLES STATUES.	
	Distances intermédiaires.	Distances totales depuis Belle-Ile.
Du détroit de Belle-Ile à la tête de la marée (Trois-Rivières).....	900	.....
De la tête de la marée (Trois-Rivières) au Canal Lachine.....	86	986
Canal Lachine	8½	994½
Du canal Lachine au canal Beauharnois.....	15¼	1009¾
Canal Beauharnois.....	11¼	1021
Du canal Beauharnois au canal Cornwall.....	32¾	1053¾
Canal Cornwall.....	11½	1065¼
Du canal Cornwall au canal de la Pointe Farran.....	5	1070¼
Canal de la Pointe Farran.....	¾	1071
Du canal de la Pointe Farran au canal du Rapide Plat.....	10½	1081½
Canal du Rapide Plat.....	4	1085½
Du canal du Rapide Plat au canal des Galops et des Iroquois.....	4½	1090
Canal des Galops et des Iroquois.....	7⅝	1097⅝
Du canal des Galops et des Iroquois au canal Welland.....	236⅜	1334
Canal Welland	28	1362
Du canal Welland au Sault Ste. Marie.....	625	1987
Canal du Sault Ste. Marie.....	1	1988
Du canal du Sault Ste. Marie à Fond-du-Lac (tête du lac Supérieur).....	397	2385

Pour les détails sur les distances intermédiaires, entre les différentes places sur cette route, voir l'Appendice No. 2, pages 69 et 70.

DATES de la clôture et de la réouverture de la navigation sur la voie du St. Laurent, pour l'année expirée le 30 juin 1866.

NOM DU CANAL.	Clôture.	Réouverture.
Canal Lachine	12 décembre 1865.	2 mai 1866.
Canal Beauharnois	7 do	30 avril 1866.
Canal de Cornwall	13 do	30 do
Canal de la Pointe Farran	13 do	1er mai 1866.
Canal du Rapide Plat	13 do	1er do
Canal des Galops	13 do	1er do
Canal Welland	15 do	17 avril 1866.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal..... 8½ milles statués.
Nombre d'écluses..... 5.
Dimensions des écluses..... 200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..... 44¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..... { 2 écluses—16 pieds. 3 " — 9 pieds.

Par le canal Lachine la navigation tourne les rapides du Sault St. Louis.

Le seul ouvrage, fait cette année, que l'on puisse porter au compte de la construction, est un pont tournant, à l'extrémité supérieure de l'écluse St. Gabriel, dont les murs ont été prolongés pour servir de culées.

L'ouvrage a été commencé en octobre 1865 et terminé en juillet 1866.

Les réparations comprennent :—une paire de portes d'écluse neuves, la reconstruction d'un quai dans le bassin No. 4, le curage du canal, l'enlèvement de la vase au moyen du draguage, et quelques légères réparations aux levées, écluses, murs de bassins, portes, murs en talus, quais et ponts.

La navigation du canal n'a été interrompue, qu'une seule fois, pendant une douzaine d'heures, par le déplacement du pont tournant de la rue Wellington, causé par le choc d'une barge.

Pour plus amples détails, voir le " Canal Lachine," appendice No. 3, page 72.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statués.
Nombre d'écluses	9.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

Le canal Beauharnois tourne les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau du Lac.

En fait de constructions nouvelles sur le canal, on n'a rien exécuté cette année.

Aucun accident n'a interrompu la navigation.

Deux paires de portes d'écluse neuves ont été terminées durant l'année, et l'on a fait les réparations générales ordinaires aux levées, portes, ponts, murs en talus, bâtisses, etc.

Plusieurs personnes s'étant adressé au Département pour obtenir un nouvel examen et un règlement final d'anciennes réclamations, pour des dommages qu'elles prétendent avoir été causés par la construction de barrages à la tête du canal de Beauharnois, il fut donné ordre, le 16 mars 1863, d'examiner ces diverses réclamations.

En mars et en octobre de la même année, on procéda à l'examen et au mesurage des propriétés endommagées et le 12 mai 1864 un rapport fut soumis, recommandant le paiement de $ 10,420.25 en règlement de toutes demandes en dommages.

Ce rapport fut approuvé, et une somme de $8,425.24 fut payée aux réclamants en mars et avril 1866.

Pour plus amples détails relativement aux réparations, voir " Canal de Beauharnois," appendice No. 3, page 71.

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statués.
Nombre d'écluses	7.
Dimensions des écluses	200 pieds × 55 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

Le canal Cornwall tourne les rapides du Long Sault.

On n'a fait, cette année, aucune construction nouvelle sur ce canal.

Aucun accident n'a interrompu la navigation.

Les réparations ont été d'une nature générale aux levées, murs en talus, portes d'écluse déversoirs d'alimentation, etc; on a aussi nettoyé les fossés, décharges, tunnels, etc.

Les ouvrages et réparations ci-dessous ont été représentés comme nécessaires :—

1. Renouvellement de la charpente supérieure de la jetée, à la tête du canal (950 pieds × 12), avec de nouveaux caissons sous l'eau entre les caissons actuels.

2. Renouvellement de la charpente supérieure de la jetée, au pied du canal.

3. Réparations au débarcadère qui se trouve en face de la ville de Cornwall, 320 × 12 pieds.

4. L'agrandissement du déversoir d'alimentation à l'écluse No. 21, pour régler le volume d'eau admis dans le canal; construction d'un nouveau déversoir en amont de l'écluse No. 17 et modifications à ceux des écluses Nos. 18, 19 et 20.

5. Et enfin la construction de maisons pour le surintendant et pour le gardien du pont tournant de Cornwall.

Pour plus amples détails, voir appendice No. 4, pages 78 et 79.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale de l'écluse	4 pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil	9 pieds.

Ce canal tourne les rapides de la Pointe Farran.

Il n'a été entrepris sur ce canal, durant l'année finissant au 30 juin 1866, aucun ouvrage nouveau que l'on puisse porter au compte de la construction.

La navigation n'a été interrompue par aucun accident.

La jetée de l'entrée inférieure a été parfaitement réparée, et les portes d'écluse, ponts, quais, estacades, pertuis, chalands, etc., ont été entretenus en bon ordre.

Quelques réparations seraient nécessaires au brise-lames qui se trouve en dehors de l'entrée d'aval.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

Ce canal tourne le Rapide Plat.

Aucune construction nouvelle n'a été faite sur ce canal, cette année.

La navigation n'a été interrompue par aucun accident.

Un bateau dragueur a été employée à nettoyer le lit du canal, et les réparations aux écluses, portes, ponts, etc., ont été les mêmes qu'à l'ordinaire.

Le pont de l'écluse No. 23 devrait être renouvellé.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

Ce canal tourne les rapides des Iroquois, de la Pointe à Cardinal et des Galops.

Pas de constructions nouvelles.

Aucun accident n'a interrompu la navigation.

Une drague à vapeur a été employée à enlever les dépôts qui s'étaient formés dans le canal. Les réparations ordinaires ont été faites aux portes d'écluse, levées et talus.

Il faudrait reconstruire le pont de l'écluse No. 26.

Pour plus amples détails, à l'égard des canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops, voir l'appendice No. 5, pages 80 et 81.

CANAL WELLAND.

Longueur du canal, voie principale	28 milles.
Longueur du canal alimentaire	21 "
Nombre des écluses sur le tronc principal	27.
Dimensions des écluses	24 de 150 pieds × 26½ pieds. 2 de 200 do × 45. 1 de 230 do × 45.
Ascension totale par les écluses	330 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ pieds.

Ce canal relie les lacs Ontario et Erié, séparés par les chutes de Niagara, et les rapides qui se trouvent en amont et en aval des chutes.

Les seuls ouvrages nouveaux qui se construisent actuellement sur ce canal sont ceux qui se rattachent au creusage du biez de partage, pour alimenter le canal avec l'eau du lac Erié.

L'ingénieur chargé de la surveillance des travaux du canal fait rapport que l'excavation du tronc principal à la profondeur voulue pour atteindre le niveau du lac Erié, est à peu près achevée ; il ne resterait guère à enlever que 1000 verges cubes de roc, en bas de la courbe Ramey, quelques pierres détachées dans une des tranchées, et une couche de terre de 18 pouces, entre la courbe Ramey et l'écluse de Port Colborne.

Il y a cependant plusieurs autres ouvrages secondaires qui devront être terminés avant que l'eau du biez de partage actuel puisse être abaissée jusqu'au niveau du lac Erié. Ces ouvrages sont :—

Le raffermissement de la levée, le long de l'ancien canal, sur la section No. 22 ;

L'enlèvement des pieux enfoncés dans le lit du canal ;

Le déblaiement du roc qui se trouve au-dessous de la courbe Ramey ;

Le creusement du chenal entre l'écluse de Port Robinson et le canal ;

La construction d'un déversoir régulateur et l'ouverture d'une tranchée à l'endroit où le canal d'alimentation de la Grande Rivière débouche dans le canal principal ;

La construction d'une estacade pour protéger les navires contre les aspérités de la tranchée dans le roc ; revêtement de gravier aux talus des levées ; affermissement du chemin de halage, aux ponts flottants, en amont et en aval de Port Robinson.

Pendant l'année terminée au 30 juin 1866, la navigation a été interrompue pendant 48 heures, par la goëlette *Theodore Perry*, qui emporta trois portes de l'écluse d'Allanburgh.

La jetée du côté Est, à Port Maitland, qui avait été endommagée par les hautes eaux de la Grande Rivière au printemps de 1865, a été réparée.

On n'a fait que des réparations générales aux travaux du canal, savoir : aux écluses, aux portes, aux ponts, etc.

Pour plus amples détails, voir l'appendice No. 6, pages 81 à 85.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur la voie du St. Laurent et celles des plus gros navires qui peuvent y passer.

Nom du canal.	Dimensions des écluses. En pieds.			Dimensions des navires. En pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Canaux du St. Laurent....	200	45	9	186	44¾	9	600
Canal Welland	150	26½	10¼	142½	26¼	10	400
" du Sault Ste. Marie	350	70 surface 61 au fond	12	.....	.....	.....	2000

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal..... ½ mille.

Ce canal n'a pas d'écluses.

Largeur moyenne entre les jetées.....138 pieds.

Largeur minimum.....108 "

Ce canal est une simple tranchée à travers une langue de terre qui sépare le lac Ontario de la Baie de Burlington, et peut être considéré comme faisant partie de la grande voie de navigation du St. Laurent.

Il permet aux navires de se rendre à la ville de Hamilton et au canal Desjardins, qui appartient à une compagnie privée et qui conduit à la ville de Dundas.

On n'y a fait, cette année, aucune construction nouvelle.

Les jetées de l'ouest et du nord-est, qui avaient été endommagées par les goëlettes *Garibaldi* et *Hannah Butler*, ont été réparées.

On s'est procuré un câble, ainsi qu'une ancre et une chaîne, pour l'usage du bac traversier.

SERVICE DES REMORQUEURS

RELIANT ENTRE EUX LES CANAUX DU ST. LAURENT.

Le gouvernement accorde une subvention annuelle pour maintenir une ligne de bateaux remorqueurs sur les parties navigables du St. Laurent qui relient ces canaux les uns aux autres, entre Montréal et Kingston.

Dans un rapport précédent j'ai mentionné le contrat avec MM. Calvin et Breck pour l'accomplissement de ce service. Le remorquage doit être fait d'après un tarif arrêté, et la subvention annuelle est de $12,000.

Ci-suit un état du nombre des remorquages et des sommes payées par les propriétaires de navires à MM. Calvin et Breck, depuis le 1er juillet 1865 jusqu'à la clôture de la navigation de la même année, et depuis la réouverture de la navigation en 1866 jusqu'au 1er juillet 1866.

—	Du 1er juillet à la clôture de la navigation en 1865.		De la réouverture de la navigation au 30 juin 1866.		Remorquages.	Somme totale.
	No. de navires.	Somme payée.	No. de navires.	Somme payée.		
Montée.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
De Lachine au pied du canal Beauharnois.	530	3774 47	140	1164 90		
De la tête du canal Beauharnois au pied du canal Cornwall..... ...	598	5338 92	174	1560 40		
De la tête du canal Cornwall à Kingston..	244	7530 10	72	1960 33		
Total.....	1372	16643 49	386	4685 63	1758	21329 12
Descente.						
De Kingston à la tête du canal Cornwall..	137	3167 52	40	896 64		
Du pied du canal Cornwall à la tête du canal Beauharnois.....	273	2424 22	56	540 86		
Du pied du canal Beauharnois à Lachine..	382	2095 84	97	545 51		
Total.....	792	7687 58	193	1983 01	985	9670 59
					2743	30999 71

DE MONTRÉAL A KINGSTON PAR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Par cette deuxième voie de navigation qui relie Montréal à Kingston, on remonte la rivière des Outaouais jusqu'à la cité du même nom. La distance entre Montréal et Kingston est de 246¼ milles.

En laissant le canal Lachine on rencontre les canaux de :—

Ste. Anne (connu sous le nom d'écluse de Ste. Anne),
De Carillon,
De la Chute à Blondeau,
De Grenville,
Et du Rideau.

Leur longueur collective est de 143 milles ; de Montréal à Kingston leurs écluses donnent 401¼ pieds d'ascension et 177 pieds de descente, soit un total de 578¼ pieds ; la différence entre l'ascension et la descente (224¼ pieds) donne la chute surmontée par les écluses entre Montréal et Kingston.

Les canaux de Carillon, de la Chute à Blondeau, de Grenville et du Rideau, ont été construits pour des fins militaires.

TABLEAU DES DISTANCES EN MILLES STATUÉS.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distances totales depuis Montréal.
Canal Lachine	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse de Ste. Anne	15	23½
Ecluse et jetées de Ste. Anne	⅛	23⅝
De l'écluse Ste. Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	2⅛	52¾
Du canal Carillon à la chute à Blondeau	4	56¾
Canal de la chute à Blondeau	⅛	56⅞
Du canal de la chute à Blondeau au canal Grenville	1⅜	58¼
Canal Grenville	5¾	64
Du canal Grenville au canal Rideau	56	120
Canal Rideau aboutissant à Kingston	126¼	246¼

DATES de la clôture et de la réouverture de la navigation par cette voie, pour l'année expirée le 30 juin 1866.

NOM DU CANAL.	Clôture.	Réouverture.
Ecluse de Ste. Anne	30 novembre 1865.	3 mai 1866.
Canal Carillon	do	do
Canal de la chute à Blondeau	do	do
Canal Grenville	do	do
Canal Rideau	6 décembre 1865.	1er mai 1866.

ECLUSE DE STE. ANNE.

Longueur du canal	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	190 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil	6 pieds.

L'écluse de Ste. Anne tourne les rapides du même nom.

Il ne s'est fait ici aucune construction nouvelle, durant l'année dernière.

La navigation de l'écluse n'a été interrompue par aucun accident sérieux, mais comme l'eau était très-basse durant les mois de septembre, octobre et novembre, les navires étaient souvent retardés dans le chenal, en amont et en aval de l'écluse.

Les jetées conductrices en amont de l'écluse ont été réparées.

Les battures qui se trouvent dans le chenal qui conduit à cette écluse devraient être enlevées.

Pour plus amples détails, voir " Ecluse de Ste. Anne," à l'appendice No. 3, page 74.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	2⅛ milles.
Nombre d'écluses	3 (2 d'ascension, 1 de descente).
Dimensions des écluses	128 pieds × 32½ pieds.
Ascension et descente par les écluses	34¾ { 21¾ d'ascension. 13 de descente.
Hauteur d'eau sur les seuils	5½ pieds.

Le canal de Carillon tourne les rapides de Carillon. Il est alimenté par la rivière du Nord au moyen d'une tranchée de ¾ de mille de long.

Il n'a été commencé aucun ouvrage nouveau sur ce canal l'année dernière, et la navigation n'y a été interrompue par aucun accident.

Des réparations générales ont été faites aux écluses, portes, vannes, chemins de halage et bâtisses.

Le lit de ce canal et le coursier d'alimentation ont été nettoyés.

Pour plus amples détails, voir " Canal de Carillon," à l'appendice No. 3, pages 74, 75.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	128 pieds × 32½ pieds.
Ascension par l'écluse	3¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil	6 pieds.

Ce canal tourne le rapide appelé Chute à Blondeau. On n'a fait durant l'année, sur ce canal, aucune construction nouvelle, et aucun accident n'a interrompu la navigation.

Le chenal qui conduit à l'écluse a été nettoyé et déblayé.

Pour plus amples détails, voir " Canal de la Chute à Blondeau," à l'appendice No. 3, page 75.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre des écluses	7.
Dimensions des écluses (grandes)	131⅔ pieds × 32½ pieds.
(petites)	106⅔ pieds × 19¼ pieds.
Ascension totale par les écluses	45¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	5½ "

Le canal de Grenville tourne les rapides du Long Sault. On n'a exécuté ici aucune construction nouvelle, dans le cours de l'année.

L'un des murs du sas de l'écluse No. 10 a été reconstruit. Il a été posé de nouvelles vannes de pertuis aux écluses Nos. 6, 9 et 10. Deux paires de portes ont été données à l'entreprise.

Réparations générales au chemin de halage, aux ponts, coursiers de décharge, chaînes d'écluse et clôtures.

Pour plus amples détails, voir " Canal de Grenville," à l'appendice No. 3, page 75.

CANAL DU RIDEAU.

Longueur du canal	126¼ milles.
Nombre des écluses	47 { d'Outaouais à Kingston. 33 d'ascension, 14 de descente.
Dimensions des écluses	134 × 33 pieds.
Ascension et descente par les écluses	446¼ { 282¼ pieds d'ascension. 164 " de descente.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.

Ce canal relie la rivière des Outaouais à l'extrémité inférieure du lac Ontario et s'étend de la ville d'Outaouais à Kingston.

Les seuls ouvrages nouveaux construits dans le cours de l'année, consistent en deux petits barrages aux décharges des lacs de l'Aigle et du Corbeau. Le premier de ces lacs a une superficie de 2.$\frac{93}{100}$ milles carrés, et sa surface se trouve élevée de 10 pieds, tandis que le lac du Corbeau, dont le niveau est exhaussé de 20 pieds, a une superficie de 2.$\frac{34}{100}$ milles carrés.

La navigation de ce canal n'a été interrompue par aucun accident durant l'année finissant au 30 juin 1866, mais pendant l'automne 1865, l'eau étant très basse dans les biez supérieurs, les grands bateaux à vapeur n'y pouvaient passer; de sorte que la navigation était alors bornée aux barges et aux petits bateaux à vapeur.

La construction de ponts, à la tranchée de Mutchmor et à Beckett's Landing, a été donnée à l'entreprise, le 8 juin 1866.

Les réparations faites à presque tous les ouvrages du canal ont été d'une nature générale.

Pour plus amples détails, voir appendice No. 7, pages 85 à 89.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux entre Montréal et Kingston, par la voie de l'Outaouais, et celles des plus grands navires qui pourraient y passer.

Nom du canal.	Dimensions des écluses en pieds.			Dimensions des navires en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Carillon et Grenville	106⅔	19¼	5½	95	18½	5	100
Rideau.....	134	32	5	110	31½	4½	250

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN.

Cette troisième voie de navigation s'ouvre à Sorel, sur la rivière Richelieu (à 46 milles au-dessous de Montréal et 114 milles au-dessus de Québec), se prolonge jusque dans le lac Champlain, et de là, par les canaux américains et la rivière Hudson, jusqu'à New-York.

Les canaux canadiens que l'on traverse par cette voie sont ceux de St. Ours et de Chambly; les canaux américains, entre le lac Champlain et l'Hudson, sont celui de Champlain et une partie du canal Erié.

Il y a 85 milles de canaux entre Montréal et New-York par cette voie, et 283 pieds d'ascension et de descente dans les écluses.

TABLEAU DES DISTANCES EN MILLES STATUÉS.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distance totale de Montréal.
De Montréal à Sorel	46	.....
De Sorel à l'écluse St. Ours	14	60
Ecluse St. Ours	.....	60
De St. Ours au canal Chambly	32	92
Canal Chambly	12	104
Du canal Chambly à la frontière	23	127
De la frontière au canal Champlain	111	238
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	64	302
De la jonction du canal Erié à Albany	9	311
D'Albany à New-York	145	456

DATES de la clôture et de la réouverture de la navigation sur le Richelieu et le lac Champlain, pour l'année expirée le 30 juin 1865.

	Clôture.	Réouverture.
Ecluse St. Ours	9 décembre 1865	9 avril 1866.
Canal Chambly	9 " "	1er mai "

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

Longueur du canal	⅛.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	5 pieds.
Hauteur d'eau sur le seuil	7 pieds.

L'écluse et le barrage de St. Ours retiennent les eaux du Richelieu et donnent un chenal de sept pieds de profondeur jusqu'à l'entrée du canal Chambly.

On n'a fait ici aucune construction nouvelle dans le cours de l'année. La navigation n'a pas été interrompue.

Le pilier protecteur, brisé et déplacé par la glace en avril 1865, a été renouvelé.

Les jetées sont vieilles et délabrées. Elles ont été réparées l'année dernière, ainsi que la maison de l'éclusier et le chaland.

Pour plus amples détails, voir " Ecluse et digue de St. Ours," à l'appendice No. 3, page 74.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.
Nombre des écluses	9.
Dimensions des écluses	122 × 23½ pieds.
Ascension totale par les écluses	74 pieds.
Hauteur d'eau sur les seuils	7 pieds.

Le canal Chambly relie le bassin de Chambly avec les eaux du lac Champlain, et tourne une série de rapides sur la rivière Richelieu.

Il n'a été fait aucune construction nouvelle sur ce canal, durant l'année dernière.

La navigation n'a été interrompue, cette année, que durant un intervalle de huit heures, pendant que l'on réparait les portes de l'écluse No. 8. Il y eut aussi quelques retards causés aux navires par les basses eaux; le passage le plus difficile se trouvait immédiatement au-dessus de l'écluse de garde de St. Jean.

En fait de réparations, on a enlevé la vase du lit du canal, exhaussé et muré les levées, nettoyé les fossés, et fait les réparations ordinaires aux écluses, portes et pertuis.

Une grande partie de la levée près de l'Ile Ste. Thérèse n'est pas encore protégée; la terre s'éboule constamment dans le canal, d'où il a fallu l'enlever au printemps, ce qui fait paraître les frais de réparations considérables.

Pour plus amples détails, voir "Canal de Chambly," à l'appendice No. 3, page 73.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la voie du Richelieu et du lac Champlain jusqu'à New-York, et celles des plus grands navires qui pourraient y passer.

Nom du canal.	Dimensions des écluses en pieds.			Dimensions des navires en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Erié, E.-U.	110	18	7	102	17½	6	210
Champlain, E.-U.	97	14	4	89	13½	3½	70
Chambly	122	23½	7	114	23	6½	280

NAVIGATION SUR LA RIVIERE TRENT.

Pour la description des ouvrages qui ont rapport à la navigation de la rivière Trent, voir: Glissoires et Estacades, district de la rivière Trent, pages 44 à 47.

TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

FLEUVE ST. LAURENT.

Les commissaires du havre de Montréal ont encore sous leur direction le creusement du St. Laurent, entre Québec et Montréal, jusqu'à une profondeur de 20 pieds dans les eaux basses.

Il a déjà été dit, dans les rapports de ce Bureau, que l'ouvrage le plus important dans l'amélioration de cette partie du fleuve est l'ouverture d'une tranchée à travers les battures du lac St. Pierre, sur lesquelles il n'y avait que 11 pieds d'eau, dans le temps des eaux basses. D'après le projet, cette tranchée devra avoir 300 pieds de large au fond, et donner un chenal de 20 pieds d'eau. La longueur de ce chenal est de 11½ milles, et les premiers travaux d'améliorations ont été commencés par le bureau des Travaux Publics en 1844.

Entre les années 1852 et 1860, les commissaires du havre de Montréal, négocièrent un emprunt par la vente de débentures, et firent creuser le chenal jusqu'à la profondeur de 17¼ pieds, à l'eau basse.

En 1860, ces travaux furent repris à titre d'entreprise provinciale, et il fut convenu entre le gouvernement et les commissaires du havre, que ceux-ci creuseraient le chenal jusqu'à une profondeur de 20 pieds moyennant $160,000, et que si cette somme n'était pas suffisante, ils suppléeraient eux-mêmes la balance nécessaire pour terminer l'ouvrage.

En 1865, les commissaires prévoyant qu'ils ne pourraient terminer les travaux avec les $160,000 accordées à cet effet, demandèrent qu'il fut passé un acte du Parlement les autorisant à emprunter £25,000 sterling, dont le principal et l'intérêt seraient payés à même les revenus du havre de Montréal. On présenta un projet de loi rédigé en ce sens, mais la clôture inopinée de la session empêcha qu'il ne devint loi.

Afin d'empêcher tout retard dans l'exécution des travaux, le gouvernement leur prêta $7,000, partie de l'octroi voté pour cet ouvrage, mais non employé, et cette somme, ajoutée à d'autres ressources temporaires, leur permit de continuer l'ouvrage jusqu'à ce que le bill les autorisant à faire un emprunt de £25,000 stg. fut adopté par la législature, le 18 septembre 1865.

Le 25 novembre suivant, l'ingénieur du canal Lachine fit rapport, qu'à l'exception d'une petite batture, il existait dans le lac St. Pierre un chenal de 20 pieds de profondeur, à l'eau basse.

Le 5 de décembre, le même ingénieur fit rapport qu'il avait accompagné les commissaires du havre dans un voyage d'essai, et qu'il avait constaté, au moyen de perches attachées aux flancs d'un bateau à vapeur, que le chenal entre Montréal et Sorel n'avait nulle part moins de 20 pieds de profondeur à l'eau basse.

Le soussigné a l'intention de prier l'ingénieur en chef de visiter de nouveau ces travaux, aussitôt qu'il pourra facilement le faire, sans nuire à l'accomplissement des devoirs pressants dont il est chargé en ce moment, et de soumettre un rapport détaillé sur le sujet.

RIVIERE PETITE NATION (RIVE SUD).

Le rapport de l'année dernière dit qu'un ingénieur a reçu instruction de faire une étude sur la possibilité d'augmenter le volume des eaux de la rivière Petite Nation, tributaire de l'Outaouais, sur la rive sud, en y détournant une partie des eaux du St. Laurent.

D'après ce même rapport, la rivière Petite Nation prendrait sa source tout près du St. Laurent, à un niveau plus bas que ce dernier.

L'ingénieur chargé de cet examen a fait rapport que l'exécution de cette dérivation du St. Laurent entraînerait des dépenses considérables, auxquelles il faudrait ajouter le coût du creusement de certaines parties de la rivière Petite Nation, dans les cantons de Matilda, Mountain et Winchester, afin de prévenir l'inondation annuelle des terres qui la bordent. Il n'a cependant été préparé aucune estimation détaillée à ce sujet.

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

Les propriétaires des bateaux à vapeur qui voyagent sur la rivière des Outaouais, au-dessus de la ville d'Outaouais, ont éprouvé beaucoup de difficultés, et craignent les accidents, en remontant le rapide des Chenaux, par suite de l'habitude qu'ont les exploitants de bois de laisser dériver des billots détachés, dans les rapides. En conséquence, le soussigné a fait construire une estacade, à la tête du rapide des Chenaux, pour guider les billots dans un chenal dont ne se servent pas les bateaux à vapeur.

Le bois et les chaînes nécessaires pour faire cette estacade furent fournis par MM. Brownson, Weston et Cie., en échange d'une longueur égale d'estacade appartenant au département et qui se trouvait en bas du rapide.

HAVRES ET JETEES.

JETÉE DE RIMOUSKI.

On a évalué à $1,000 le coût des réparations qu'il faudrait faire à cette jetée.

JETÉE DE LA RIVIERE DU LOUP.

On a commencé des réparations qui se poursuivent encore en ce moment. L'ouvrage se fait à l'entreprise.

JETÉE DE LA RIVIÈRE OUELLE.

Elle est en bon ordre.

JETÉE DE LA MALBAIE.

En bon ordre.

JETÉE DES ÉBOULEMENTS.

Quelques réparations y sont indispensables dont le coût est évalué à $1,000.

JETÉE DE L'ISLET.

En bon ordre.

JETÉE DE BERTHIER.

Quelques réparations y sont nécessaires.

HAVRE DE PORT WHITBY (AUTREFOIS APPELÉ HAVRE DE WINDSOR.)

Le levé des plans de ce havre, dont il est parlé dans le rapport de l'année dernière, a été fait en 1865.

Un rapport sur cet arpentage et les différentes réclamations qui y ont donné lieu, a été transmis le 23 mai 1865, et soumis ensuite au solliciteur-général, qui a fait rapport au conseil.

Par un ordre en conseil du 21 décembre 1865, il a été décidé :—

1° Qu'il n'y avait aucune objection légale à ce que le terrain compris entre la jetée de l'est et la rive fût cédé à la compagnie du havre de Whitby, en réservant tous les droits cédés antérieurement par la couronne.

2° Que la couronne devrait céder à James Rowe et Cie. les terrains qu'ils réclament sur le havre, tel qu'il appert par un plan du récent arpentage, cette cession étant sujette au paiement des droits de havre ordinaires, en faveur de la compagnie du havre de Whitby.

3° Que la question en litige entre la compagnie du chemin et celle du havre de Whitby, à propos du droit de la première d'entrer et de sortir du havre, sans payer de droits, doit être réglée par les cours de justice.

HAVRE DE PORT DOVER.

Les réparations représentées comme nécessaires à ce port, l'an dernier, ont été exécutées.

Le chenal a été creusé dans les limites du havre, à 10 pieds, à l'eau basse. La partie intérieure de la jetée de l'est a été exhaussée et prolongée jusqu'à la côte, et l'extérieur en a été réparé.

La jetée de l'ouest, construite depuis le rivage jusque près du brise-lames, est très délabrée et devrait être reconstruite.

HAVRE DE PORT STANLEY.

Le pont tournant jeté sur Kettle Creek a été emporté par les crues du printemps.

HAVRES DE REFUGE (LAC HURON).

Il était dit, dans le rapport de l'année dernière, qu'un ingénieur avait eu mission de visiter les havres du comté de Bruce, sur le lac Huron. Il fit rapport en 1865 qu'après avoir soigneusement examiné la côte, il n'a pas trouvé de havre naturel, dans la partie habitée du comté de Bruce, sur la côte du lac Huron, qui pût permettre aux navires de charger ou décharger en sûreté.

Il dit de plus que Southampton, situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, et tout près de l'Ile Chantry, pourrait être facilement converti en havre sûr, et aussi qu'Inverhuron possède plusieurs avantages, mais il recommande d'améliorer, de préférence à tous les autres ports, les deux centres de commerce Southhamton et Kincardine.

Le crédit voté en 1865 pour les havres du lac Huron a été réparti comme suit, par un ordre en conseil du 20 février 1866 :—

Ville d'Owen Sound, pour le havre d'Owen Sound.....	$3,000
Comtés-unis de Huron et Bruce, pour Kincardine	4,500
Do do Southampton	3,500

La municipalité d'Owen Sound ayant prouvé qu'elle avait exécuté les travaux pour lesquels cet argent avait été voté, reçut la somme qui y était affectée par l'ordre en conseil.

Pour plus amples détails, voir Appendice No. 8, pages 89 à 93.

PHARES, SIGNAUX ET BOUÉES.

Les phares, signaux et bouées de la province se divisent en trois groupes :—

1°—Les phares, signaux et bouées depuis l'embouchure du St. Laurent jusqu'à Québec, construits par le département et placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec. (La Maison de la Trinité de Québec a le contrôle de trois phares en amont de Québec, savoir : ceux de St. Antoine, de Ste. Croix et de Portneuf.)

2°—Les phares, signaux et bouées entre Québec et Montréal, construits et contrôlés par la Maison de la Trinité de Montréal.

3°—Les phares, signaux et bouées sur le St. Laurent, au-dessus de Montréal, sur la rivière des Outaouais et sur les rives canadiennes des grands lacs—construits par ce département et restés sous son contrôle immédiat.

Il y a actuellement sur tout le parcours de notre navigation intérieure 124 phares provinciaux, distribués comme suit :

Entre le détroit de Belle-Ile et Québec, et entre Québec et le Platon	24
" Québec et Montréal, à part ceux d'entre Québec et le Platon,	27
A l'ouest de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et la rivière des Outaouais, sous le contrôle de ce département	61
Sous le contrôle de particuliers ou de compagnies	12
Total	124

PHARES ENTRE LE DÉTROIT DE BELLE-ILE ET QUÉBEC, ET ENTRE QUÉBEC ET LE PLATON, SOUS LA DIRECTION ET LE CONTROLE DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.

LISTE des phares entre le détroit de Belle-Ile, Québec, et le Platon.

No.	No. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		Labrador.	
1	1	Belle-Ile (détroit de Belle-Ile)	Pointe à l'extrémité sud de l'île.
2	2	Pointe Amour	Côté sud-est de la Baie de Forteau.
		Golfe et Fleuve St. Laurent (entre le détroit de Belle-Ile et Québec.)	
		Canada Est.	
3	22	Ile St. Paul	Sur un rocher à 26 pieds de l'île.
4	23		Sur la pointe sud-ouest.
5	25	Cap Rosier	Sur le cap.
6	26	Ile d'Anticosti	Pointe Heath.
7	27		Pointe sud-ouest.
8	28		Pointe extrême ouest.

LISTE des phares entre le Détroit de Belle-Ile, Québec et le Platon.—*Suite.*

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		Canada Est.—Suite.	
9	29	Pointe des Monts	1¼ mille environ au nord-est de la pointe.
10	30	Pointe-aux-Pères (Rimouski)	Sur la pointe.
11	31	Ile Biquette	Presque au centre.
12	32	Ile Rouge	Au centre.
13	33	Ile Verte	Sur la pointe nord.
14	34	Pot à l'Eau-de-Vie	A 42 brasses de la pointe sud-est de l'île.
15	35	Les Grands Pélerins	A 20 brasses à l'ouest du centre de l'île et vers le sud à 54 brasses du rivage.
16	36	Bassin de Gaspé	Quai de la pointe O'Hara.
17	37	Traverse Sud, phare flottant	Partie nord-est des battures de St. Roch.
18	38	Le Pilier (rocher)	A 50 brasses au sud de l'îlot.
19	39	Grosse-Ile (Kamouraska)	A 120 brasses du bout nord-est de l'île, et à 80 brasses de la rive.
20	40	Ile-aux-Grues	Est-sud-est du fanal rouge de la pointe sud de l'île, 143 brasses.
21	41	Bellechasse	Au bout est de l'île.
Inachevé ...		Pointe St. Laurent.	
22	42	St. Antoine	Sur la rive sud.
23	43	Ste. Croix	Sur la rive sud, près de la marque des hautes eaux et à un quart de mille au nord de l'église.
24	44	Portneuf	Sur la rive nord, à trois quarts de mille de la rivière.

Les ouvrages et réparations suivants ont été exécutés par la Maison de la Trinité de Québec :—

BASSIN DE GASPÉ.

Un phare d'un seul feu établi en septembre 1865, dans la Baie de Gaspé, guide aujourd'hui les navires qui traversent l'étroit chenal entre la Grève de Sable et la terre ferme.

ILE BICQUETTE.

Le lambrissage des murs extérieurs a été renouvelé.

BOUÉES ET BALISES.

Une bouée rouge a été posée à l'extrémité N. E. de la batture, au milieu de la Traverse du Sud, et la balise de St. Valier a été placée sur la côte, à la marque des hautes eaux. La balise de St. Valier, prise en ligne avec le clocher de l'église de St. Valier, sert de marque pour trouver une bouée rouge placée à l'extrémité ouest de l'Ile Madame.

Ce qui suit est un aperçu des transactions qui se rattachent aux ouvrages qui sont encore sous le contrôle direct du département, et qui n'ont pas encore été remis à la Maison de la Trinité de Québec.

PHARE À L'EXTRÉMITÉ SUD-OUEST DE TERRENEUVE.

En février 1860, l'ingénieur en chef de ce département soumit un long rapport sur les phares qui étaient nécessaires pour éclairer convenablement la navigation du golfe et du fleuve St. Laurent. Ce rapport a été imprimé dans l'appendice du rapport annuel de ce département pour 1859.

L'une des suggestions contenues dans ce rapport était que l'on devrait ériger un ou deux phares à l'extrémité sud-ouest de l'Ile de Terreneuve.

Le rapport disait que si, après plus ample considération, on décidait qu'un seul phare était suffisant, alors le meilleur endroit où on le pourrait placer était incontestablement le Cap de Raye ; mais que si, d'un autre côté, on décidait qu'il en fallait deux, alors les deux meilleurs sites seraient le Cap Anguille pour l'un et la Pointe Enragée ou l'Ile aux Canards pour l'autre.

L'Ile aux Canards est à 1½ mille de la Pointe Enragée.

Cette question fut prise en considération par le gouvernement de Terreneuve en 1865, et le résultat de ses délibérations fut communiqué au gouvernement du Canada. En conséquence, un ingénieur de ce département fut chargé de rencontrer un ingénieur nommé par le gouvernement de Terreneuve, et de visiter les lieux, afin de se former une idée de la proportion convenable des frais de construction dont chaque gouvernement devait se charger.

L'ingénieur envoyé avec ces instructions fit rapport en 1865 et dit que les autorités de Terreneuve avaient suggéré un troisième site sur lequel on pourrait construire le phare que M. Page avait proposé de mettre, soit sur la Pointe Enragée ou sur l'Ile aux Canards.

Ce troisième site était sur l'ile du Chenal, à 2¼ milles à l'est de l'Ile aux Canards, et il était proposé par l'ingénieur de Terreneuve, parce qu'il éclairait l'entrée du havre de Port aux Basques.

Le résultat de cet examen fut une communication officielle faite à l'ingénieur canadien, consentant à laisser à M. Page, l'ingénieur en chef de ce département, le choix de l'un des trois endroits suivants, savoir : la Pointe Enragée, l'Ile aux Canards, et l'Ile du Chenal, pour y ériger le phare projeté, avec l'entente que si l'Ile du Chenal était choisie, le gouvernement de Terreneuve serait prêt à contribuer pour la moitié des frais de construction et d'entretien, mais que si M. Page choisissait l'Ile aux Canards ou la Pointe Enragée, alors la contribution de chaque gouvernement serait en proportion du tonnage relatif des navires fréquentant les ports canadiens, et de ceux fréquentant les rives sud-ouest de Terreneuve.

POINTE ST. LAURENT (ILE D'ORLÉANS.)

La jetée et le phare qui étaient en voie de construction à la Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans, immédiatement en bas de Québec, étaient fort avancés, à l'automne de 1865, mais en avril 1866, la jetée fut endommagée par la glace.

N'étant pas reliée au rivage, cette jetée, en hiver, est entourée de grandes banquises de glace dont la hausse et la baisse, à chaque marée, exercent sur elle une énorme pression.

Sa longueur est de 123 pieds et sa largeur de 34 pieds ; en front elle s'élève à 27 pieds au-dessus du lit du fleuve. Il est probable qu'il faudra y faire des additions considérables.

La question est encore sous la considération de l'ingénieur du département.

PHARES ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL, NON COMPRIS CEUX ENTRE QUÉBEC ET LE PLATON.

LISTE des phares entre Québec et Montréal, sur le St. Laurent.

No.	No. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		FLEUVE ST. LAURENT.	
		Canada Est.	
1	45	Pointe Platon	Rive sud, 1½ mille au-dessous de l'Ile Richelieu.
2	46	Richelieu	Centre de l'île.
3	47	Pointe Langlais	Rive sud, 1½ mille au-dessous de la Grande Rivière du Chêne.
4	48	Cap Charles	Sur le cap.
5	49	Grondines	Rive nord.

LISTE des phares entre Québec et Montréal sur le St. Laurent.—*Suite.*

No.	No. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		Canada Est—Suite.	
6	50	St. Pierre les Becquets	Rive sud, sommet de la Pointe St. Pierre.
7	51	Batiscan	Rive nord, 1¼ de mille au-dessous de l'église de Batiscan.
8	52	Champlain	Rive nord, près de l'église de Champlain.
9	54	Cap de la Madeleine (en aval)	Rive nord, 3 milles au-dessous du cap.
10	55	Cap de la Madeleine (en amont)	Rive nord, 2 milles au-dessous du cap.
		Pointe St. Grégoire	Transporté au port St. François.
11	56	Port St. François (deux fanaux)	Rive sud.
12	57	Lac St. Pierre. Pointe du Lac	Rive nord.
13	58	Lac St. Pierre. Phare flottant de l'est	Dans le lac.
14	59	Lac St. Pierre. " du centre	Rive sud-est, 2½ milles de la Rivière-du-Loup.
15	60	Lac St. Pierre. " de l'ouest	Au nord du chenal N. N. E., à 3 milles de l'Ile Plate.
16	61	Lac St. Pierre. Ile aux Raisins	Sur l'île.
17	62	Lac St. Pierre. Ile aux Raisins	Partie sud de l'île.
18	63	Ile à la Pierre	Partie est de l'île.
19	.....	Sorel	Sur un quai. Sur un quai.
20	64	Lavaltrie	Côté est de l'île.
21	65	Traverse	2½ milles au-dessus de Contrecœur.
22	66	Ile aux Prunes	Vis-à-vis Verchères.
23	67	Repentigny	¾ de mille au-dessous de Repentigny.
24	68	Ile à la Bague	Sur l'îlot.
25	69	Ste. Thérèse	Sur l'île.
26	70	Pointe aux Trembles	Rive ouest.
27	71	Montréal	Sur le quai de l'île.

Les phares placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal ont été entretenus et réparés.

ST. GRÉGOIRE.

Le phare qui était à St. Grégoire ayant été emporté par l'inondation, il en a été construit un autre au Port St. François pour atteindre le même but. Il y a donc aujourd'hui deux phares au Port St. François.

Un nouveau phare a été placé sur l'Ile aux Prunes, en face de Verchères.

PHARES AU-DESSUS DE MONTREAL.

LISTE des phares sur le St. Laurent, les Lacs et l'Outaouais, sous le contrôle de ce département.

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté.		NOM DU PHARE.	SITE.
			Fleuve St. Laurent.	
			CANADA EST.	
1	72		Lachine	Sur la jetée, à l'entrée du canal, rive sud.
2	73	Lac St. Louis.	Phares flottants du lac St. Louis	$\frac{4}{5}$ de mille au-dessus de Lachine.
3	74			3 milles do do
4	78		Phare flottant de Chateauguay	$4\frac{1}{2}$ milles do do
5	79		Beauharnois. 1er phare d'alignement	Entrée inférieure du canal, rive sud.
6			2me do do	Côté sud du canal, 61° Ouest, 412 pieds du 1er phare d'alignement.
7	75	Rivière Outaouais.	Phare flottant près de la Pointe Claire	Côté sud du chenal, 63 chaînes au-dessus de l'Ile Dorval, depuis le phare No. 3, sur le St. Laurent.
8	76		Phare du pilier de la Pointe Claire	Sur une batture, côté N. du chenal, à $1\frac{1}{2}$ mille environ au-dessous de la Pointe Claire, 120 chaînes à l'ouest du phare flottant, près de la Pointe Claire.
9	77		Batture Verte	Sur un pilier, côté sud du chenal, à Templeton, 7 milles au-dessous de la cité d'Ottawa.
10	80	Lac St. François.	Pointe Knight, 1er phare d alignem'nt	Côté sud du chenal, sur un pilier à 1 mille $49\frac{1}{2}$ chaînes, à l'ouest de l'écluse de garde, à l'entrée supérieure du canal Beauharnois.
11			Pointe Knight, 2e phare d'alignement	Côté sud du chenal, sur la terre ferme, $4\frac{1}{5}$ chaînes, S. O. du 1er phare d'alignement.
12	81		Pointe Knight, 3e phare d'alignement	Côté nord du chenal, sur un pilier à 18 chaînes N. O. du 2me phare d'alignement de la Pointe Knight.
13			Grosse-Pointe, phare principal	Côté nord du chenal, sur un pilier à $13\frac{4}{5}$ chaînes à l'ouest du 3me phare d'alignement, à 1 mille $76\frac{3}{4}$ chaînes à l'ouest de l'écluse de garde et à 36 chaînes au nord-est du coin ouest du pilier de la Grosse Pointe.
14	83		Pointe McKie	Rive nord, près de la ligne provinciale.
			CANADA OUEST.	
15	84		Ile-aux-Cerises	Côté sud du chenal nord, à $\frac{1}{2}$ mille du rivage, 2 milles à l'ouest de St. Anicet.

LISTE des phares sur le St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté		NOM DU PHARE.	SITE.
			CANADA OUEST.—*Suite.*	
16	85	Lac St. François.	Phare flottant de l'Ile-aux-Cerises.....	Au-dessus de l'île, sur la batture au sud du chenal, 3½ milles en bas de Lancaster.
17	86	Lac St. François.	Jetée de Lancaster.....	Côté nord du chenal, sur un pilier, banc de Lancaster, 3 milles au-dessus de Lancaster.
18	86	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Canal Cornwall.....	Côté sud du canal, à l'entrée supérieure.
19	87	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture de Cole.....	Sur pilier, à 5 milles à l'ouest de Brockville, ¾ de mille de la rive nord.
20	88	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile du Grenadier.....	Pointe sud-ouest de l'île, côté nord du chenal, 2 milles en bas de Rockport.
21	89	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile Lindoe.....	Pointe nord-ouest de l'île, côté sud du chenal, à 5 milles à l'ouest de Rockport.
22	90	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Détroit de Gananoqui.....	Extrémité nord-est de la petite Ile aux Douves, côté sud du chenal, 5 milles en bas de Gananoqui.
23	91	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture Jack Straw.....	Sur pilier, côté nord du chenal, 3 milles au-dessous de Gananoqui.
	92	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture aux Lunettes.....	Sur pilier, côté nord du chenal, 2 milles à l'ouest de Gananoqui.
25	93	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Rocher du Cheval Rouge.....	Sur pilier, côté sud du chenal, 2½ milles à l'ouest de Gananoqui.
26	94	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile Brûlée.....	Pointe sud-est de l'île, côté nord du chenal, 3½ milles à l'ouest de Gananoqui.
27	95	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile Wolfe.....	A l'extrémité de la pointe nord-est de l'île, à 18 milles au sud-est de Kingston.
28	96	Lac Ontario.	Kingston.....	Partie sud-est de la ville.
29	97	Lac Ontario.	Ile aux Serpents.....	Sur pilier, sur le banc de sable, côté nord du chenal, 5 milles à l'ouest de Kingston.
30	98	Lac Ontario.	Gage ou Simcoe, Pointe Yeo, autrefois Pointe des Neuf Milles.....	Pointe nord-ouest de l'île Simcoe, à 9 milles à l'ouest de Kingston.
31	99	Lac Ontario.	Outer Drake ou Faux Canards.....	Extrémité Est de l'île, 1 mille sud de l'Ile aux Bois, 3 milles sud-est de la Pointe de la Traverse.
Inachevé.		Lac Ontario.	Pointe Plaisante.....	Entrée de la Baie de Quinté, pointe Est de la Péninsule du Prince-Edouard, 7 milles au S. O. de Bath.

LISTE des phares sur le St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté.		NOM DU PHARE.	SITE.
			CANADA OUEST.—*Suite.*	
32	100	Lac Ontario.	Pointe Pierre, Pointe Lay	Longue Pointe, lac Ontario, sur la terre ferme, rive N.
33	101		Scotch Bonnet ou Ile-aux-Œufs	Sur une petite île, 1 mille au S. O. de l'île Nicholson.
34	102		Presqu'île, phare principal.....	Extrémité de la pointe est.
35			do 1er phare d'alignement.....	Sur un pilier de la Pointe Salée au sud du chenal.
36			do 2me do	Sur la côte, à 55 verges du rivage.
37	105		Rocher Pierre ou Ile-aux-Goëlands...	Sur un récif, 2 milles de la côte, côté N. du chenal, O. ¼ S. O., à 4 milles de Cobourg.
38	111		Pointe Gibraltar.....	Côté S. O. de la Pointe, 3 milles au S. de Toronto.
39	115		Baie de Burlington.....	Sur le côté sud du canal.
40			do phare d'alignement..	Bout de la jetée sud.
41	116		Havre Dalhousie	Bout de la jetée est, à l'entrée infér. du canal Welland.
42	117	Lac Erié.	Port Colborne	Bout de la jetée ouest, entrée supér. do
43			do phare d'alignement.....	Sur un pilier do do
44	118		Ile Mohawk	Sur l'île, entre les ports Maitland et Colborne, 1 mille au S. O. de la côte.
45	119		Port Maitland.....	Jetée ouest.
46	120		Port Dover .....h.....	Jetée ouest.
47	121		Longue Pointe	Sur la pointe, à ¼ de mille de l'extrémité S. E.
48	122		Gros Ruis. à la Loutre ou Pte. Burwell.	A 333 verges du rivage, dans le village.
49	124		Port Stanley.....	Extrémité de la jetée ouest, près du village.
50	126		Récif de la Pointe Pelée.....	Sur un caisson, banc de sable, 3 milles au sud de l'extrémité de la Pointe.
51	125		Ile Pelée	Sur l'extrémité N. E. de l'île.
52	127	Rivière Détroit.	Amherstburgh.....	Pointe sud de l'île au Bois Blanc, environ 1 mille d'Amherstburgh.
53	128	Lac St. Clair.	Rivière Thames.....	Embouchure de la rivière, rive sud.
54			do phare d'alignement.	Sur une jetée, environ 55 vgs. N. du phare principal.
55	129		Goderich.....	Sur une haute falaise, au sud de l'entrée du havre. Deux sur la jetée nord.
56	130		Pointe Clark	Rive nord, environ 20 milles au N. E. de Goderich.
57	131		Ile Chantry	Côté sud, à environ 1½ mille à l'ouest de Saugeen ou Southampton.

LISTE des phares sur le St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		CANADA OUEST.—*Suite.*	
58	132	Ile-aux-Anses	Pointe nord-est de l'île, entrée de la Baie Georgienne dans le lac Huron.
59	133	Ile Griffith	Côté nord-est de l'île, à environ 20 milles au nord d'Owen Sound, dans la Baie Georgienne.
60	134	Ile Nottawasaga	Environ 3 milles nord-ouest de Collingwood.
61	135	Ile-aux-Chrétiens	Partie sud-est de l'île, 1¼ mille de la côte, à l'entrée et à 20 milles de Pénitancouchine.

Les phares situés au-dessus de Montréal, ainsi que les divers ouvrages qui s'y rattachent, ont été entretenus en bon ordre durant toute l'année dernière. Les phares flottants et les bouées ont été installés au printemps, et mis en quartiers d'hiver à l'automne.

Ce qui suit est un aperçu des principaux travaux qui ont été faits ;—

GROSSE POINTE.

Jetée réparée.

POINTE CLAIRE, PILIER DE PHARE.

La lanterne en bois a été remplacée par une autre en fer, et le phare a été complètement peinturé.

ILE DU GRENADIER.

Achat de terrain pour l'usage du phare, et construction d'une maison pour le gardien.

ILE AUX SERPENTS.

Réparations au pilier, au phare, à la maison du gardien ainsi qu'à la balustrade.

POINTE YÉO (AUTREFOIS POINTE DES NEUF MILLES.)

Réparations au phare et clôture autour du terrain réservé pour le gardien.

SCOTCH BONNET OU ILE AUX ŒUFS.

Nouvelle glissoire pour tirer la chaloupe du gardien. Réparations à la maison et à la tour.

PHARE D'ALIGNEMENT DE LA PRESQU'ILE.

Maison neuve pour le gardien; réparations générales au phare, et peinturage complet.

ROCHER PIERRE OU ILE AUX GOELANDS.

Nouveau pilier, 62 pieds carrés, en bois et en pierre. Grues pour monter les chaloupes sur le pilier. Pose de vitres à la lanterne.

POINTE GIBRALTAR.

Les cheminées réparées; le phare peinturé et blanchi; la maison réparée.

BAIE DE BURLINGTON.

Peinturage complet du phare principal et du phare d'alignement; pose de vitres aux lanternes.

HAVRE DE DALHOUSIE.

Réparations au phare, à la maison du gardien et au magasin.

ILE MOHAWK.

Construction, vis-à-vis du phare, d'un petit pilier de 30 × 12 pieds et 5 pieds d'élévation, rivé au roc.

PORT DOVER.

Réparations générales aux bâtisses; pose de vitres aux lanternes.

GROS RUISSEAU A LA LOUTRE OU PORT BURWELL.

Réparations aux fondations de la bâtisse et autres réparations générales.

RÉCIF DE LA POINTE PELÉE.

Pose de nouvelles plaques de fer sur le caisson pour le protéger contre l'action de la glace, et réparations générales aux échelles, pompes à eau, mur d'entourage, etc. Nouvelle boîte de pompe et nouvelle plateforme pour les chaloupes.

AMHERSTBURH OU ILE AU BOIS BLANC.

Un brise-lames de 520 pieds de longueur pour protéger les bâtisses ; réparations générales au phare et à la maison du gardien.

RIVIERE THAMES.

Construction d'un magasin. Toit et le plancher neufs à la maison du gardien.

ILE CHANTRY.

Exhaussement du brise-lames.

ILE NOTTAWASAGA.

Réparations à la lanterne et à la maison du gardien.

ILE AUX CHRÉTIENS.

Lanterne réparée, ainsi que la charpente qui supporte les lentilles.

POINTE PLAISANTE

On construit un nouveau phare à la Pointe Plaisante, Baie de Quinté.

La lanterne de la tour est à 46 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le diamètre de la tour, à sa base, est de 20 pieds. Elle est de forme octogone, construite en bois et repose sur un ouvrage de charpente en coffrage, de 30 pieds carrés, rempli de pierre.

L'appareil d'éclairage se composera de neuf lampes garnies des réflecteurs ordinaires. Le surintendant des phares a reçu ordre de se procurer l'appareil d'éclairage nécessaire.

NOUVEAUX PHARES SUR LES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Il a été passé des contrats, le 6 juin 1866, pour l'érection de nouveaux phares sur la route que suivent les navires qui voyagent entre Collingwood et la tête du lac Supérieur.

Ces nouveaux phares seront :

Deux à Killarney, Baie Georgienne ;
Deux au Petit Courant, Ile Manitouline, lac Huron ;
Un à l'Ile Clapperton, lac Huron ;
Un à l'Ile St. Ignace, lac Supérieur.

BOUÉES.

Des bouées ont été placées et maintenues dans les lacs St. Louis et St. François, le fleuve St. Laurent, et au phare de l'île aux Serpents.

Au phare d'Amherstburgh, à l'embouchure de la rivière Détroit, il a été placé et maintenu huit bouées.

LISTE DES PHARES CONFIÉS A LA GARDE DE COMPAGNIES, ETC.

No.	Nos. sur la liste de l'amirauté.	NOM DU PHARE.	SITE.
		Sous la garde de particuliers ou de compagnies.	
1	82	Côteau du Lac	Rive nord, dans le village, à la tête des rapides.
2	104	Cobourg	Tête de la jetée.
3	106	Port Hope	Tête de la jetée, côté est.
4	107	Darlington	Tête de la jetée.
5	108	Port Oshawa	Tête de la jetée.
6	109	Havre Whitby	Jetée ouest.
7	110	Pickering ou Liverpool	Tête de la jetée est.
8	112	Toronto	Un sur le quai de la Reine, partie ouest, un autre sur l'aile de la jetée.
9	113	Port Crédit	Sur la jetée.
10	114	Oakville	Tête de la jetée.
11	123	Catfish Creek ou Port Bruce (Lac Erié)	Sur le pilier ouest, 11½ milles à l'ouest de Port Burwell ou à mi-chemin environ entre Port Burwell et Port Stanley.
12	136	Collingwood	Sur le brise-lames, baie Nottawasaga.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les glissoires et les estacades ont pour but de faciliter la descente des bois jusqu'aux ports de mer, et ont été groupées en quatre districts, comme suit :

1° District du Saguenay,
2° District de St. Maurice,
3° District de l'Outaouais,
4° District de la Rivière Trent.

DISTRICT DU SAGUENAY.

La rivière Saguenay vient du nord et tombe dans le St. Laurent, à 122 milles au-dessous de Québec. Les ouvrages du gouvernement sont situés sur la Petite Décharge, l'un des bras de cette rivière, à 140 milles de son embouchure, et ont été construits pour faciliter le passage du bois du lac St. Jean dans la rivière Saguenay.

Ces ouvrages sont :

7 barrages inclinés d'une longueur collective de.....	919	pieds.
1 jetée	40	"
2 jetées conductrices.....		
1 déversoir.....		
1 glissoire	5,840	"
1 estacade.....	1,344	"
1 maison en pierre.....	24	" carrés.

Il n'a été fait rapport d'aucun accident aux ouvrages, durant l'année finissant au 30 juin 1866.

L'estacade et la glissoire ont été réparées et sont en bon état. Les barrages du lac St. Jean ont besoin de réparation, et il faudrait une chaîne à la tête de la glissoire.

DISTRICT DU ST. MAURICE.

Les ouvrages du gouvernement qui se rattachent à la descente du bois dans ce district, sont situés sur la rivière St. Maurice et l'un de ses tributaires, la rivière Vermillon.

Le St. Maurice coule du Nord et tombe dans le St. Laurent à Trois-Rivières, ville située à 74 milles au-dessus de Québec.

LISTE des stations de glissoires et d'estacades, sur la rivière St. Maurice, dans l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant la rivière :

	Distance de l'embouchure.
1° Embouchure.....	0
2° Chute des Grès.....	16 milles.

3° Chutes Shawenegan	20
4° Chutes de la Grand'-Mère	29
5° Chutes des Petites Piles	32
6° Chute de La Tuque	100
7° Remous de Plamondon	106

Les ouvrages à ces sept stations consistent en :

43,881 pieds linéaires d'estacades,
1,000 " de glissoires,
3,316 " de barrages et jetées latérales,
73 piliers d'amarrage,
64 " d'ancrage,
3 maisons de gardiens,
3 magasins.

Les seuls ouvrages nouveaux qui aient été faits cette année, sur cette rivière, sont deux piliers au Remous de Plamondon, à environ six milles au-dessus de la chute de la Tuque.

Ces nouveaux ouvrages sont destinés à remédier à un inconvénient sérieux pour les personnes engagées dans l'exploitation du bois, non seulement sur cette rivière, mais aussi sur la Vermillon.

La glace atteint une épaisseur considérable dans la Baie de Plamondon, et tous les printemps, elle descend le St. Maurice en si grandes masses qu'il serait imprudent de tendre les estacades avant son passage.

Il en résulte un retard d'une quinzaine de jours, durant lesquels on ne peut descendre de bois sur la rivière, ce qui retarde les opérations des fabricants de bois, à une époque de l'année où il est très-important de profiter des hautes eaux.

Les nouveaux ouvrages, lorsqu'ils seront terminés, se composeront de quatre piliers placés de manière à retenir la glace dans la Baie de Plamondon. Il n'en a été commencé que deux, et ils seront terminés lorsque de nouveaux fonds auront été votés pour les ouvrages de ces rivières.

Des réparations générales ont été faites, durant l'année fiscale terminée au 30 juin 1866, aux ouvrages situés à l'embouchure de la rivière, aux chutes de Shawenegan, à la Grand' Mère, aux Petites Piles et à la Tuque.

Nonobstant la crue plus qu'ordinaire des eaux en juin, la descente du bois sur la rivière s'est faite très-heureusement et n'a occasionné qu'un seul accident qui a entraîné la perte d'environ 500 pieds de vieille estacade à la Tuque.

RIVIÈRE VERMILLON.

Cette rivière est le seul tributaire du St. Maurice sur lequel le gouvernement possède quelque ouvrage.

La rivière Vermillon coule du nord-ouest et tombe dans le St. Maurice à 116 milles de son embouchure.

Avant l'année fiscale expirée au 30 juin 1866, le gouvernement ne possédait aucun ouvrage sur la Vermillon ; des particuliers avaient construit des glissoires, des esta-

cades et d'autres ouvrages à quelques uns des endroits les plus dangereux, mais il leur était impossible de les maintenir en bon état. Cette année le gouvernement en fit l'acquisition et leur fit toutes les réparations requises.

Ces ouvrages sont groupés en une seule station qui s'étend depuis environ un mille au-dessus de l'embouchure de la rivière Vermillon, jusqu'à la chute aux Iroquois, à six milles de l'embouchure.

Les ouvrages achetés se composent de—

2,677 pieds linéaires d'estacades,
550 " de glissoires,
291 " de barrages et jetées latérales,
1 pilier d'amarrage, de 25 pieds × 25 pieds,
1 pilier d'ancrage, de 15 pieds × 15 pieds,
2 ancres, de 600 lbs.,
2,651 lbs de chaîne,

Le prix payé pour ces ouvrages a été de.....	$2,695 52
Frais de réparations.....	1,022 30
	$3,717 82

De nouvelles digues furent ensuite construites, en sorte que les ouvrages consistent aujourd'hui en :—

2,677 pieds linéaires d'estacades,
550 " de glissoires,
682 " de barrage et jetées latérales,
2 piliers d'amarrage, de 25 pieds × 25 pieds,
1 pilier d'ancrage, de 15 pieds × 15 pieds,
1 maison de gardien,
1 magasin.

Pour plus amples détails,—voir Appendice No. 9, pages 93 à 98.

DISTRICT D'OUTAOUAIS.

Les ouvrages, dans ce district, qui se rattachent à la descente du bois, sont situés sur les rivières suivantes :—

Sur la grande rivière des Outaouais	11	stations.
Sur la Gatineau.....	1	"
Sur la Madawaska.....	14	"
Sur la rivière Coulonge.....	1	"
Sur la Pétéwawa	24	"
Sur la rivière Du Moine.		

Une partie de l Outaouais se déverse dans le St. Laurent, à Ste. Anne, à 23½ mille au-dessus de Montréal.

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

Liste des stations de glissoires et d'estacades sur l'Outaouais :

Noms des stations.		Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Ste. Anne.
1 Carillon		27 milles.
2 Chaudière	Coté nord, Hull. Coté sud, Outaouais.	98 "
3 Petite Chaudière		100 "
4 Remous		102 "
5 Les Chats		131 "
6 La tête des Chats		134 "
7 Les Chenaux		152 "
8 Portage du Fort		156 "
9 La Montagne		161 "
10 Les Calumets		163 "
11 Les rapides Joachims		249 "

Les ouvrages à ces 11 stations consistent en :

2,000 pieds linéaires de canaux,
3,834 " " de glissoires,
29,855 " " d'estacades,
8,655 " " de barrages,
345 " " de déversoirs,
2,206 " " de ponts,
52 piliers,
3 maisons pour les gardiens des glissoires,
3 magasins ou hangars.

Aucune construction nouvelle n'a été faite sur cette rivière, durant l'année.

Il a été fait des réparations générales aux glissoires de la Chaudière, des Chats, de la Montagne, du Calumet et des Joachims.

L'eau n'a pas été excessivement haute sur cette rivière au printemps de 1866.

RIVIÈRE GATINEAU.

En remontant l'Outaouais, le premier tributaire que l'on rencontre et sur lequel se trouvent des ouvrages du gouvernement est la Gatineau. Cette rivière coule du nord et tombe dans l'Outaouais, à environ 96 milles de son embouchure à Ste. Anne.

Les ouvrages du gouvernement, sur la Gatineau, sont groupés en une seule station à environ 1 mille de l'embouchure de la rivière. Ces ouvrages sont :—

3,071 pieds linéaires de canaux,
4,138 " d'estacades,
52 " de ponts,
9 piliers,
1 maison de gardien.

Aucun accident durant l'année. Réparations à la maison du gardien.

RIVIERE MADAWASKA.

En remontant l'Outaouais, la Madawaska est le second tributaire, sur lequel le gouvernement a fait placer des glissoires et des estacades. Cette rivière coule du sud et se décharge dans l'Outaouais, à 136 milles de Ste. Anne.

Noms des stations de glissoires et d'estacades, désignées suivant l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant la Madawaska :—

1. Embouchure de la rivière.
2. Arnprior.
3. Rapides Plats.
4. Ile Balmer.
5. Burnstown.
6. Springtown.
7. Lac Calabogie.
8. Les Grandes Chutes.
9. Ragged Chute.
10. Rapides Boniface.
11. Ile-aux-Canards.
12. Chute Bailey.
13. Rapides la Chaîne.
14. Ruisseau d'Opéongo.

Les ouvrages à ces stations consistent en :—

1,670	pieds linéaires	de glissoires,
18,179	"	d'estacades
4,080	"	de barrages,
182	"	de ponts,
43	piliers,	
1	maison de gardien,	
1	hangar,	

Ces ouvrages n'ont éprouvé aucun accident.

Durant l'année finissant au 30 juin 1866, certains ouvrages nouveaux ont été construits sur le ruisseau Opéongo, qui se jette dans la Madawaska à environ 105 milles au-dessus de son embouchure.

Les ouvrages consistent principalement en trois barrages et trois digues, dont la ongueur totale est de 427 pieds, et une glissoire de 40 pieds de longueur sur 10 de largeur.

Ces différents ouvrages sont répartis sur un espace d'environ trois milles, à environ 10 milles en amont de l'embouchure du ruisseau.

Les ouvrages du ruisseau Opéongo ont commencé à servir en 1866.

L'estacade et les piliers de Burnstown, sur la rivière principale, ont été réparés.

RIVIERE COULONGE.

La rivière Coulonge est le troisième tributaire de l'Outaouais, en remontant, sur lequel le gouvernement a fait des améliorations.

Cette rivière coule du nord et tombe dans l'Outaouais, à 184 milles environ de son embouchure à Ste. Anne.

Sur cette rivière, le seul ouvrage appartenant au gouvernement est une glissoire longue de 2,956 pieds, située aux Grandes Chutes, à 5 milles de son embouchure, un barrage de 173 pieds de long, à la tête de la chute et une maison de gardien.

Au-dessus de cette glissoire, il y a des piliers, estacades et autres ouvrages, appartenant à des particuliers, qui sont nécessaires pour guider le bois dans la glissoire. Les propriétaires de ces ouvrages se sont déclarés prêts à les vendre au gouvernement, et le 30 juin 1866 la question était sous considération.

Les barrages ont été réparés.

RIVIERE PÉTÉWAWA.

Le quatrième tributaire de l'Outaouais, où le gouvernement a fait construire des glissoires et des estacades est la rivière Pétéwawa qui coule du sud vers l'Outaouais, où elle tombe, à 218 milles de Ste. Anne.

A un mille de son embouchure la Pétéwawa se divise en deux bras. Dans cet espace d'un mille il y a sept stations ; il y en a seize dans le bras nord et huit dans le bras sud.

Noms des stations (estacades et glissoires) suivant l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant la rivière :—

1. Embouchure.
2. 1ère chute.
3. 2ème chute.
4. 3ème chute.
5. Bois dur.
6. Rapide d'un demi mille.
7. Chute Croche.

BRAS NORD.

1. Entre les Grandes Chutes et le lac Travers.
2. Rapides Thompson.
3. Baie de Sawyer.
4. Rapides Meno.
5. Au-dessous du lac à la Truite
6. Gros Remous.
7. Iles aux Cèdres.
8. Pied de la Chute du Diable.
9. Chute du Diable.
10. Coude des Rapides.
11. Pied du Long Sault.
12. Milieu du Long Sault.
13. Tête du Long Sault,
14. Entre le Long Sault et le lac des Cèdres (rive sud).
15. Entre le Long Sault et le lac des Cèdres (rive nord),
16. Lac des Cèdres.

BRAS SUD.

1. Première glissoire.
2. Seconde glissoire.
3. Troisième glissoire.
4. Quatrième glissoire.
5. Cinquième glissoire.
6. Sixième glissoire.
7. Septième glissoire.
8. Huitième glissoire.

Description des ouvrages à ces 31 stations (sur la rivière principale) :—

2,963 pieds linéaires de glissoires,
8,469 " d'estacades,
2,077 " de barrages, et
7 piliers.

SUR LE BRAS NORD.

480	pieds linéaires	de glissoires,
2,671	"	d'estacades,
1,131	"	de barrages, et
20	piliers.	

SUR LE BRAS SUD.

2,134	pieds linéaires	de glissoires,
388	"	de barrages.

RIVIERE DU MOINE.

Le cinquième et dernier tributaire de l'Outaouais, sur lequel il y a des ouvrages du gouvernement, est la rivière du Moine, qui tombe du nord dans l'Outaouais, à environ 256 milles de son embouchure à Ste. Anne.

Les ouvrages de cette rivière consistent en un pilier avec estacade d'arrêt, à son embouchure, une glissoire à billot simple et une série de barrages inclinés.

Il a été fait plusieurs petites réparations aux barrages durant l'année.

Pour plus amples détails sur les ouvrages concernant la descente du bois dans la rivière des Outaouais et ses tributaires, voir l'Appendice No. 10, pages 98 et 99.

DISTRICT DE LA RIVIÈRE TRENT.

La rivière Trent coule du nord-ouest et se décharge dans la Baie de Quinté, à Trenton, sur le lac Ontario, à 67 milles au-dessus de Kingston.

En remontant du lac Ontario au lac Scugog, la chaîne de rivières et de lacs qui communiquent ensemble, se rencontrent dans l'ordre suivant:—la Baie de Quinté, la rivière Trent, le lac Rice, la rivière Otonabee, et le lac Clair.

La distance entre l'embouchure de la rivière Trent et la tête du lac Scugog est de 190 milles dont 151½ milles sont navigables et 38½ ne le sont pas.

La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la rivière Trent, et la tête du lac Scugog, est de 570¼ pieds.

La plus grande partie, sinon la totalité des ouvrages que l'on rencontre sur ce parcours, se rattachent à la descente du bois.

Le gouvernement possède des ouvrages aux endroits suivants :

		Distance en milles depuis l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent,	aux rapides de la veuve Harris....	9
"	aux rapides Chisholm.....	15½
"	aux rapides Ranney.....	33½
"	à Campbellford.....	34¾
"	à l'île Fiddler.....	36
"	aux Chutes du Milieu.....	37½

	Distance en milles depuis l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent à la Baie du Corbeau	38
" aux Chutes Heeley	42½
" aux rapides Crooks	54½
Sur la rivière Otonabee, aux rapides Whitlas	93
" au Petit Lac	94
Au pied du lac Buckhorn, aux rapides Buckhorn	125
Au pied du lac Esturgeon, aux rapides Bobcaygean	140¾
Sur la rivière Scugog, à Lindsay	161¼

RAPIDES DE LA VEUVE HARRIS.

Aux rapides de la veuve Harris, les ouvrages consistent en un barrage de 1,265 pieds de longueur.

RAPIDES CHISHOLM.

Aux rapides Chisholm il y a un canal de peu d'étendue, un barrage, une glissoire et une écluse de 133⅙ pieds en longueur, 32½ pieds en largeur, avec 4¼ pieds d'eau sur les buses.

Le barrage et la glissoire sont en bon ordre, mais les portes de l'écluse sont toujours en très mauvais état, n'ayant pas été réparées.

CHUTES DE RANNEY.

Aux chutes de Ranney, les ouvrages se composent de deux glissoires, d'un barrage et d'estacades conductrices. Le barrage a été empierré pendant l'année dernière.

CAMPBELLFORD.

A Campbellford il y a des estacades conductrices.

ILE FIDDLER.

A l'Ile Fiddler il y a un barrage et une digue.

CHUTE DU MILIEU.

A la chute du Milieu, les ouvrages consistent en deux glissoires, trois barrages et une digue.

BAIE DU CORBEAU.

A la Baie du Corbeau, il y a une estacade d'arrêt.

CHUTES DE HEELEY.

Aux chutes de Heeley il y a deux glissoires, un barrage et une maison en bois pour le gardien de la glissoire. Le barrage est en réparations.

RAPIDES DE CROOKS.

Aux rapides de Crooks les ouvrages se composent d'un barrage, d'une glissoire, d'une écluse (de 134 pieds de longueur par 33 pieds de largeur et 6 pieds d'eau sur les buscs), d'un pont tournant et d'une maison d'éclusier, en pierre.

Le barrage reçoit un revêtement en graviers et les murs de l'écluse sont en réparations. On fait faire de nouvelles portes d'écluse, ainsi que six piliers d'environ 12 pieds sur 10 au-dessous de l'écluse, pour guider les navires qui veulent y entrer.

RAPIDES DE WHITLAS.

Aux rapides de Whitlas, il y a une digue, un barrage ainsi qu'une écluse (de 133⅔ pieds de longueur par 33 pieds de largeur, avec 4 pieds d'eau sur les buscs).

Ces ouvrages sont tellement délâbrés que l'on ne pourrait s'en servir pour la navigation, sans leur faire subir de très grandes réparations. Il a été envoyé un ingénieur pour les examiner, et il fait rapport que le coût probable de ces réparations serait de $4,210.

PETIT LAC.

Au Petit Lac il y a trois piliers et une estacade.

RAPIDES DE BUCKHORN.

Aux rapides de Buckhorn, les ouvrages consistent en deux barrages de 560 pieds de longueur; une glissoire à radeaux de 65 pieds de longueur sur 33 de largeur, 900 pieds d'estacades et un pont sur chevalots, long de 600 pieds.

RAPIDES DE BOBCAYGEAN.

Aux rapides de Bobcaygean, il y a deux barrages, une glissoire, une écluse (de 134 pieds de longueur sur 33 de largeur, avec 4¾ pieds d'eau sur le busc supérieur), et un pont tournant.

Durant l'année dernière, la levée nord du canal qui forme l'entrée supérieure de l'écluse fut recouverte de madriers, afin de la protéger contre l'action du clapotage causé par le passage des bateaux à vapeur.

LINDSAY.

A Lindsay, les ouvrages consistent en un pont, un barrage et une glissoire, en bon ordre.

L'écluse que l'on avait d'abord construite en cet endroit fut convertie en glissoire en 1859.

CHEMINS ET PONTS.

Pendant l'année finissant au 30 juin 1866, le département a travaillé aux chemins suivants :—

Chemin du Golfe, rive sud,
Chemin de Témiscouata,
Chemin de Métapédiac.

CHEMIN DU GOLFE, RIVE SUD.

La distance de Québec au Cap Rosier, à l'embouchure du St. Laurent, par la route de terre sur la rive sud, est de 428 milles.

Sur ces 428 milles, il y a 306 milles de chemin ordinaire, le reste, c'est-à-dire 121 milles, n'est pas ouvert.

Pendant l'année finissant au 30 juin 1866, il n'a été fait aucune nouvelle section de ce chemin ; mais celle qui relie le Cap de Chatte à Matane a été améliorée.

TABLEAU des distances, montrant quelles parties du Chemin du Golfe (rive sud), entre Québec et le Cap Rosier, sont terminées, et quelles parties sont encore à faire.

PARTIES DE CHEMIN.	Milles de chemin terminé.	Milles de chemin à faire.
Entre Québec ou la Pointe-Lévis et Latourelle	301	.....
Entre Latourelle et la Grande Rivière-au-Renard	.....	112
Entre la Grande Rivière-au-Renard et l'Anse-au-Griffon	6	.....
Entre l'Anse-au-Griffon et le Cap Rosier	.....	9
	307	121

Le département a fait trois chemins importants, à angle droit avec celui de Québec ou de la Pointe-Lévis au Cap Rosier. Ces trois chemins sont :

Le chemin de Témiscouata,
" de Métapédiac,
" de Gaspé au St. Laurent.

Le premier, le chemin de Témiscouata, part de la Rivière-du-Loup, à 114 milles au-dessous de Québec.

Le second, le chemin de Métapédiac, commence à Ste. Flavie, à 201 milles au-dessous de Québec.

Le troisième, le chemin de Gaspé au St. Laurent, part de l'Anse-au-Griffon, à 425 milles au-dessous de Québec.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin est la principale voie de communication entre le Canada et le Nouveau-Brunswick. Sa longueur depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière, entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, est de 67 milles.

Le chemin actuel suit la direction générale de l'ancien chemin, mais on en a beaucoup amélioré le tracé.

Ce nouveau chemin a été commencé en 1856, et bien qu'il ait été ouvert en septembre 1861, il n'a été terminé que pendant l'été de 1866.

On fait reconstruire le pont de la Rivière-du-Loup et réparer le chemin.

CHEMIN DE MÉTAPÉDIAC.

Ce chemin s'étend depuis Ste. Flavie jusqu'à la Pointe Sillars, sur la rivière Ristigouche, à $10\frac{1}{5}$ milles de son embouchure.

Sa longueur est de $100\frac{1}{3}$ milles. Il a été commencé en 1857, et au commencement de l'année fiscale actuelle, une longueur de $64\frac{1}{3}$ milles était ouverte au public, et une autre section de 36 milles était commencée.

Pendant toute l'année, les travaux ont été poussés avec vigueur sur ces 36 milles, dont 9 ont été terminés. Durant l'hiver de 1865-66, le chemin était tellement avancé que, sur toute sa longueur, on a pu se servir de chevaux pour le transport des malles.

Deux des principaux ponts, dont l'un sur le Causapscal, de 266 pieds de longueur, et l'autre sur la rivière St. Pierre, de 165 pieds, ont été terminés et ouverts au public.

Un troisième pont sur la rivière Métapédiac, de 203 pieds de longueur, est presque terminé.

Les avaries causées par le feu et les inondations ont été réparées.

CHEMIN DE RISTIGOUCHE.

Le chemin de Ristigouche peut être considéré comme la continuation du chemin de Métapédiac. Il longe la rive nord de la rivière Ristigouche depuis la Pointe Sillars jusqu'à la Pointe à la Croix (Cross-Point), à l'embouchure de la rivière, distance de $10\frac{1}{5}$ milles.

Il a été passé un contrat pour la construction d'un pont sur le ruisseau du moulin de Frazer ; sa longueur sera de 143 pieds

CHEMIN DE GASPÉ AU ST. LAURENT.

Le chemin de Gaspé au St. Laurent relie le grand chemin du golfe, sur le St. Laurent, à la Baie des Chaleurs.

Sa longueur est de 29 milles, dont 20½ milles seulement sont terminés.

Il n'a rien été fait sur ce chemin, durant l'année finissant au 30 juin 1866.

CHEMIN DU GOLFE—RIVE NORD.

Le chemin du golfe de la rive nord longe le St. Laurent. Il est presque achevé jusqu'à Portneuf, à 58 miles environ de l'embouchure de la rivière Saguenay et à 181 milles de Québec.

TABLEAU des distances indiquant les parties achevées et les parties inachevées du chemin du Golfe de la rive nord, entre Québec et Portneuf.

PARTIES DE CHEMIN.	Milles de chemin achevé.	Milles de chemin inachevé.
De Québec à la Baie des Rochers	111½	.....
De la Baie des Rochers à la Rivière Saguenay	.....	9½
Traverse à l'embouchure du Saguenay à Tadousac	.....	
De Tadousac à rivière des Petites Bergeronnes	.....	12
De la rivière des Petites Bergeronnes à 2½ milles en bas des Escoumains.	18½	.....
De 2½ milles en bas des Escoumains à Portneuf	1	26½
	131	50

Durant l'année fiscale expirant le 30 juin 1866, on a ouvert un mille de chemin sur la section comprise entre Portneuf et les Escoumains.

CHEMIN DU COTEAU À LA LIGNE ENTRE LE HAUT ET LE BAS-CANADA OU CHEMIN ST. ZOTIQUE.

Environ 1½ mille du chemin entre Côteau Landing et la ligne provinciale, a été submergé et très-endommagé par les eaux du lac St. François, lors de la construction du barrage à la tête du canal Beauharnois. Le chemin a été exhaussé d'environ un pied et demi, et les ponts et ponceaux ont été agrandis ou reconstruits.

CHEMINS DE CAUGHNAWAGA.

Ces chemins ont été légèrement réparés.

CHEMINS DE TORONTO.

Ces chemins comprennent :—

1. Chemin du bord du lac conduisant de Toronto vers l'ouest à la rivière Humber ..... 4 milles.
2. Chemin d'York ouest ou Dundas, conduisant de Toronto vers l'ouest à Springfield ..... 16¼ "
3. Chemin d'York est ou de Kingston, conduisant de Toronto vers l'est à la Côte-Rouge ..... 17 "
4. Chemin Yonge conduisant de Toronto vers le nord à Holland Landing. 33½ "

70¾ "

Il était dit dans le rapport de l'année dernière que ces chemins avaient été vendus à la corporation municipale des comtés-unis d'York et Peel pour la somme de $72,500.

On est actuellement en négociations pour la vente des matériaux et de l'outillage qui se rattachent à ces chemins, et un ingénieur de ce département s'est abouché avec un ingénieur nommé par le conseil municipal d'York et Peel dans le but de s'entendre sur l'évaluation à faire de ces matériaux et outillage.

PONT SUR LA RIVIERE DE LA PETITE NATION,

(Sur le grand chemin de la rive nord de l'Outaouais.)

—

Un pont sur la rivière de la Petite Nation du nord a été commencé l'année dernière. Sa longueur est de 413 pieds, et le contrat passé pour sa construction est daté du 16 février 1866.

L'ingénieur du pont ayant fait rapport que l'entrepreneur ne poussait pas l'ouvrage d'une manière satisfaisante, les cautions furent sommées de le terminer, et le 30 juin 1866 elles avaient presque rempli les conditions du contrat.

PONT SUR LA GATINEAU.

Il a été signé un contrat, le 29 janvier 1866, pour la construction d'un pont sur la Gatineau, à 3 milles de son embouchure, aux rapides de Farmer. Ce pont aura 841 pieds de longueur. Le 30 juin 1866 il n'était pas encore terminé.

PONT SUSPENDU D'UNION, SUR L'OUTAOUAIS.

Une partie des ponts de bois qui forment les abords du pont suspendu a été renouvelée.

EDIFICES PUBLICS.

Ci-suit une liste des édifices publics placés sous le contrôle de ce Département :—

CHAMBRES D'ASSEMBLÉE.

Québec ; Outaouais ; Toronto.

PALAIS DES GOUVERNEURS.

Spencer Wood, Québec ;
Rideau Hall, Outaouais ;
Hôtel du gouvernement, Toronto ;
Hôtel du Gouvernement, Montréal.

OBSERVATOIRES.

Observatoire, Québec ; Observatoire, Toronto.

DOUANES.

Sept Iles ;
Québec ;
Montréal ;
Kingston ;
Toronto ;
Hamilton ;
Port Dalhousie ;
Dundee ;
St. Régis ;
Rondeau.

BUREAUX DE POSTE.

Québec ;
Montréal ;
Kingston ;
Toronto ;
Hamilton ;
London.

HOPITAUX ET ASILES.

Hopital de la Marine, Québec ; Grosse Ile.

PALAIS DE JUSTICE.

Trois Rivières ; Québec ; St. François ; Montréal.

PRISONS.

Trois Rivières ;
Québec (nouvelle prison) ;
Québec (ancienne prison) ;
Montréal ;
St. Vincent de Paul ;
St. François (ancienne prison) ;
St. François (nouvelle prison).

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS RÉUNIS.

1. Iles de la Madeleine ;
2. Gaspé ;
3. New Carlisle ;
4. Rimouski ;
5. Saguenay ;
6. Chicoutimi ;
7. Kamouraska ;
8. Montmagny ;
9. Beauce ;
10. Richelieu ;
11. Joliette ;
12. Terrebonne ;
13. Arthabaska ;
14. St. Hyacinthe ;
15. Iberville ;
16. Bedford ;
17. Beauharnois ;
18. Aylmer ;
19. Algoma.

EDIFICES DIVERS.

Vieux Château, Québec.
Ancienne douane, "
Ancien bureau de poste (Ecole nautique), Québec.
Maisons adjacentes au bureau de poste, Montréal ;
Maisons adjacentes à l'hôtel du gouvernement, Montréal ;
Hangars pour les émigrants, Montréal ;
Hangars pour les émigrants, Québec ;
Salle d'exercices militaires, "

CHAMBRE D'ASSEMBLÉE DE QUÉBEC.

Depuis la date du dernier rapport et jusqu'à l'automne de 1865, cet édifice a été occupé par les deux chambres du parlement et par les bureaux de leurs employés.

On verra dans le rapport intitulé : "Transport des bureaux du gouvernement de Québec à Outaouais," que les documents, livres et meubles appartenant aux deux chambres furent enlevés de cet édifice pour être transportés à Outaouais. La bâtisse subit inévitablement quelques légers dommages pendant l'empaquetage et le déménagement.

Après le déménagement, plusieurs des appartements furent occupés comme bureaux publics par d'autres branches du service.

ÉDIFICES DU PARLEMENT ET DES DÉPARTEMENTS À OUTAOUAIS.

Le dernier rapport soumis par ce département disait que MM. Fuller et Jones architectes et M. Thomas McGreevy entrepreneur du Palais Législatif ainsi que MM. Stent et Laver, architectes et MM. Jones, Haycock et Cie, entrepreneurs des Palais des Ministères, avaient présenté des réclamations, et que ces réclamations n'étant pas admises par le département, Votre Excellence avait bien voulu, à la demande des réclamants, les renvoyer à un arbitrage spécial.

Il y était dit aussi que les arbitres nommés étaient MM. Page, Cumberland, et le juge Gowan.

Jusqu'à l'expiration du terme qu'embrasse ce rapport, les arbitres n'en étaient arrivés à une décision que sur une seule réclamation, c'est-à-dire, sur celle présentée par MM. Jones, Haycock et Cie.

Le montant de leur réclamation était de $320,067.55, et les arbitres leur ont accordé $88,176.00.

Les Palais des Ministères étaient assez avancés dès l'automne de 1865 pour être occupés comme bureaux, et le Palais Législatif quoique moins avancé fut cependant partiellement occupé à la même époque.

Le Palais Législatif ne fut terminé qu'en été 1866, à l'exception de la bibliothèque et de la partie supérieure de la grande tour. L'édifice approchait rapidement de son achèvement au 30 juin 1866, date à laquelle s'arrête ce rapport.

La galerie de peinture fut garnie de tablettes et convertie en bibliothèque temporaire.

Il a été fourni des tablettes, des casiers et des meubles pour le parlement et les départements.

RIDEAU HALL.

Le 2 août 1865, le département loua un lot de terre d'environ 74 acres en superficie, situé près de l'embouchure de la rivière Rideau et dans le voisinage immédiat de la ville d'Outaouais.

Ce lot fut loué pour 12 ans de Thomas et Ann McKay, au prix de $4000 par année avec faculté de l'acheter, sous trois ans de la date du bail, à raison de $70,000, ou en tout tems pendant les neuf dernières années du bail à un prix qui devra être établi par des arbitres.

Le 8 août, il fut passé un contrat pour faire des changements et additions à la bâtisse qui existait déjà sur le terrain; et deux autres contrats furents signés le 7 et le 19 de juin 1866 pour les clôtures et autres constructions.

Le 30 juin 1866, les travaux avançaient rapidement.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR A SPENCER WOOD, QUÉBEC.

Menues réparations.

DOUANE DE QUÉBEC.

Il était dit dans le rapport de l'année dernière que cet édifice avait été détruit par un incendie le 10 septembre 1864, et que l'on avait fait des arrangements pour le restaurer.

L'ouvrage était tellement avancé au printemps de 1866 que l'on put l'occuper pour la transaction des affaires.

L'architecte chargé de surveiller la reconstruction dit que ce serait une grande protection contre le feu si on amenait jusqu'à la bâtisse les tuyaux de l'aqueduc de la ville qui

s'arrêtent à une assez grande distance. Il faudrait néanmoins le faire aux frais du gouvernement. La chose est encore sous considération.

DOUANE DE DUNDEE.

On a fait des réparations au toît et aux enduits ; le chemin qui y conduit exigeait aussi des réparations ; les travaux se poursuivaient au 30 juin 1866.

DOUANE DE KINGSTON.

Des réparations au toît, aux portes, fenêtres, persiennes, etc., ont été ordonnées, et le 30 juin 1866 elles étaient en voie d'exécution.

DOUANE DE PORT DALHOUSIE.

Toît réparé et peinturé.

DOUANE DE RONDEAU.

Un architecte chargé de visiter cet édifice a fait rapport qu'il est complètement délabré et qu'il faudrait le reconstruire. Il suggère d'abandonner le site actuel dans le village de Strawsburg et de construire la nouvelle douane dans le village de Rondeau.

BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.

Cet édifice est en très mauvais état. L'eau passe à travers le toît ; les châssis sont délâbrés, et les portes sont en mauvais ordre.

BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.

Réparations générales aux appareils de chauffage et de ventilation, à la maçonnerie et aux enduits, à l'intérieur et aux appareils à gaz, peinturage, etc.

L'architecte employé dit que ces travaux ont été faits à sa satisfaction, mais que le toît et les murs ont encore besoin de réparations.

BUREAU DE POSTE DE LONDON.

Des réparations considérables au toît et à l'intérieur de l'édifice ont été faites durant l'année.

BUREAU DE POSTE D'OUTAOUAIS.

Changements et réparations.

HOPITAL DE LA MARINE À QUÉBEC.

A la sugestion des médecins qui redoutaient le choléra pour l'été de 1865, un grand bâtiment fut construit en arrière de l'hôpital pour la réception des malades. L'eau et le gaz y furent introduits.

Dans l'ancienne aile de l'hôpital même, on fit de nouveaux cabinets d'aisance, et ceux de l'aile neuve furent réparés. Le drainage fut aussi amélioré.

ECOLE MILITAIRE DE QUÉBEC.

Légères réparations.

NOUVELLE PRISON DE QUÉBEC.

Cet édifice n'est pas encore occupé. Le dessin primitif comportait un corps principal de bâtiment avec une aile centrale et deux ailes latérales s'étendant en arrière. Ce plan n'a été exécuté qu'en partie, et en conséquence les arrangements intérieurs pour la classification des prisonniers ne peuvent être aussi complètement mis à exécution que si tout l'édifice était terminé.

Mais afin de suivre autant que possible, dans l'édifice tel qu'il est, le système de classification des prisonniers recommandé par les inspecteurs de prisons, sans nuire aux arrangements permanents que l'on se propose d'adopter lorsque l'édifice sera terminé, il faut faire certaines divisions et autres travaux temporaires.

A la date à laquelle s'arrête ce rapport, ces travaux étaient sous considération.

GROSSE ILE—STATION DE QUARANTAINE.

Le bureau de santé ayant informé le département que le choléra sévierait probablement dans la province, durant l'été de 1865, ordre fut immédiatement donné de réparer convenablement les hôpitaux et édifices rattachés au Lazaret de la Grosse Ile. Ces travaux furent terminés au commencement de l'été.

Les terrains occupés sont divisés en quartiers, afin d'empêcher tout contact entre les malades et les personnes en santé ou convalescentes.

Jusqu'à présent il n'y avait eu qu'un seul débarcadère pour l'usage de toute la station, en sorte que les convalescents qui quittaient l'ile étaient exposés au danger de rencontrer les nouveaux malades qui y arrivaient.

L'inconvénient de cet arrangement ayant été représenté au département par les autorités médicales, un autre débarcadère fut construit à une distance convenable.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—TROIS-RIVIERES.

Construction d'un portique et réparations générales.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—ILES DE LA MADELEINE.

Quelques réparations sont nécessaires.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—DISTRICT D'ALGOMA.

Il a été signé un contrat, le 10 octobre 1865, pour la construction d'un édifice dans le village de Ste. Marie, dont une partie servira de palais de justice, et l'autre de prison, pour le district d'Algoma.

Le 30 juin 1866, fin de l'année fiscale, les travaux avançaient d'une manière satisfaisante.

Le 2 avril 1866, comme par le passé, le département loua, pour l'espace de deux ans, une maison particulière devant servir de palais de justice et de prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—DISTRICT DE TERREBONNE.

L'édifice servant de palais de justice et de prison pour ce district est situé dans le village de Ste. Scholastique. Il est construit d'après le plan qu'on a adopté dans presque tout le Bas-Canada, se composant d'un corps de bâtiment principal occupé comme palais de justice, et d'une aile qui s'étend en arrière et sert de prison.

Durant la nuit du 26 au 27 juillet 1865, tout le bâtiment fut détruit par un incendie, et trois femmes prisonnières y perdirent la vie.

Ce palais de justice et prison étaient assurés à la compagnie d'assurance "Royale," pour $12,000, et cette somme fut payée sur demande.

Des contrats furent immédiatement passés pour la reconstruction de l'édifice, et le 20 janvier 1866, le procureur-général du Bas-Canada fut notifié qu'il était prêt à être occupé.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—DISTRICT DU SAGUENAY.

Cette bâtisse est située dans le village de la Malbaie. Un mur de soutènement a été construit pour protéger les fondations contre l'action de l'eau.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON—DISTRICT DE RICHELIEU.

Cet édifice est situé à Sorel (le chef-lieu). Il a été légèrement réparé durant l'année.

PRISON DU DISTRICT DE ST. FRANÇOIS.

En 1860, un architecte de ce département fit rapport que la prison du district à Sherbrooke était dans un tel état de délabrement qu'il fallait la reconstruire.

En 1864, une allocation fut votée pour l'érection d'une nouvelle prison.

Des négociations furent immédiatement entamées avec la ville de Sherbrooke pour en obtenir le site de l'édifice, et le 19 août 1865, il fut signé un acte d'échange par lequel le gouvernement transférait à la corporation de la ville de Sherbrooke l'ancienne prison et le terrain sur la rue Montréal, et recevait en retour un terrain de 37,500 pieds en superficie, situé presque immédiatement en arrière du palais de justice.

Pendant la construction de la nouvelle prison, l'ancienne est occupée comme prison, à un loyer nominal, s'il est réclamé.

Des plans et devis furent préparés, des soumissions reçues, et le 28 août 1865 un contrat fut signé pour la construction de la partie centrale et de l'aile gauche de l'édifice tel que projeté.

A la fin de l'année fiscale, le 30 juin 1866, on fit rapport que les travaux avançaient conformément au contrat.

PRISON DE RÉFORME DU BAS-CANADA.

Cette prison est située dans le village de St. Vincent de Paul, à quelques milles de Montréal, sur l'Ile Jésus.

Les travaux rattachés à cet établissement n'ont pas toujours été exécutés par des ouvriers employés par ce département, mais le plus souvent par les prisonniers, sous le contrôle immédiat du préfet de la prison, qui agissait d'après les ordres des inspecteurs.

Le 7 août 1864, cette prison fut complètement détruite par le feu, et le 16 de septembre, les inspecteurs de prisons soumirent un mémoire au secrétaire-provincial, avec esquisses d'un plan général d'édifice qu'ils jugeaient convenable pour une prison de réforme.

Ces esquisses furent renvoyées à ce bureau, et on en fit des dessins agrandis sous la surveillance immédiate des inspecteurs.

Par un ordre en conseil du 4 février 1865, il fut décidé que les travaux seraient exécutés à la journée, sous la direction de ce département, de manière à utiliser le travail des prisonniers autant que possible.

Le 30 juin 1866, l'une des ailes, de 140 pieds de longueur par 45 de largeur, contenant 120 cellules et ateliers de travail, était construite et couverte. L'intérieur était aussi très avancé, et les portes en fer des cellules étaient presque toutes terminées.

On rapporte que les ouvrages sont faits très solidement.

TRANSPORT DES BUREAUX DU GOUVERNEMENT DE QUÉBEC A OUTAOUAIS.

Pendant que le siége du gouvernement était à Québec, entre les années 1859 et 1865, le conseil législatif, l'assemblée législative, leur bibliothèque et leurs bureaux occupaient un édifice appartenant au gouvernement.

Le département des terres de la couronne occupait l'ancien château St. Louis, et le département des postes occupait une maison de la rue St. Louis, enface de l'extrémité sud-est de l'Esplanade, tous deux appartenant aussi au gouvernement.

Le conseil exécutif et les autres départements occupaient des édifices que le gouvernement louait de particuliers, et qui étaient situés comme suit :—

1. Bureaux à l'usage du gouverneur-général,—No. 23, rue Ste. Anne.
2. Conseil exécutif, secrétariat provincial, les procureurs et solliciteurs-généraux, pour le Haut et le Bas-Canada,—Hôtel St. George, Haute-Ville, en face de la Place d'Armes.
3. Département des finances,—No. 2, rue Ste. Geneviève.
4. Département des travaux publics,—No. 1, rue Ste. Geneviève.
5. Département du receveur-général,—No. 59, rue St. Louis.
6. Bureau de l'agriculture et des statistiques,—No. 61, rue St. Louis.
7. Département de la milice,—Coin des rues Mont Carmel et Haldimand.
8. Département des Sauvages,—Rue Ste. Anne.

Sur rapport fait au gouvernement, durant l'été de 1865, que les édifices publics à Outaouais étaient suffisamment avancés pour qu'on pût les occuper, il fut décidé de transférer les bureaux publics, durant l'automne de cette même année.

Des soumissions furent donc demandées, et le 25 septembre 1865 il fut passé un contrat avec MM. Craig et Valière, de Québec, pour l'empaquetage et le transport des documents, livres et meubles des chambres du parlement et des bureaux du gouvernement à Outaouais, et pour leur déballage à leur arrivée à destination.

La saison étant remarquablement belle et favorable, tout se fit sans accident ni avarie à aucun des documents ou des archives du gouvernement.

Le déménagement commença par le département des terres de la couronne dont les bureaux à Québec furent fermés le 25 septembre 1865, et se termina par le département des travaux publics, dont les derniers colis partirent de Québec le 28 octobre 1865.

La surveillance générale du déménagement fut confiée à M. C. E. Anderson, et le 30 de novembre ce monsieur fit rapport qu'il avait obtenu des reçus des différents départements, reconnaissant que tous leurs effets avaient été reçus en bon ordre.

Dans le mois de février suivant, les entrepreneurs présenterent une réclamation pour ouvrage extra, mais le 30 juin 1866, fin de l'année fiscale, l'affaire n'avait pas encore été réglée.

VAPEURS PROVINCIAUX.

Le département a le contrôle de quatre navires à vapeur, qui sont : le *Napoléon III*, le *Victoria*, le *Lady Head* et l'*Advance*.

Ils sont employés au transport des malles de Québec aux provinces maritimes, touchant à la Pointe-aux-Pères, au Bassin de Gaspé, à Percé, Paspébiac, Dalhousie, Miramichi, Shédiac et Pictou ;

Pour transporter l'approvisionnement des phares et des dépôts dans le golfe St. Laurent;

Pour placer et maintenir en position les bouées du St. Laurent, sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec ;

Pour transporter les pilotes et leurs apprentis lors de l'inspection annuelle qu'ils font des chenaux du fleuve ;

Pour secourir les vaisseaux en détresse et faire au besoin le service du remorquage.

Pendant l'année finissant au 30 juin 1866, ces vapeurs furent entretenus en bon ordre et firent leur services ordinaires sans accident.

Le bilan suivant montrera d'un côté ce que coûtent l'entretien et l'approvisionnement de ces vapeurs, et de l'autre la valeur des services accomplis durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1866.

	$ cts.		$ cts.
Total des déboursés faits pour l'entretien des vapeurs, et frais de route du 1er juillet 1865 au 30 juin 1866	73,770 22	Revenu perçu et déposé au crédit du receveur-général	34,651 35
Pour réparations à la goëlette du gouvernement "La Canadienne"	524 50	Reçu du département des terres de la couronne pour réparations à "La Canadienne" et déposé au crédit du receveur général	524 50
		Transport des provisions aux phares du bas du St. Laurent et du Golfe	12,000 00
		Service des bouées	8,000 00
		Transport des malles entre le Canada et les Provinces Maritimes	10,000 00
		Deux voyages au Saguenay	2,500 00
		Secours aux navires naufragés et autres services	3,251 85
		Sommes dues aux vapeurs	1,578 92
			72,506 62
		Différence	1,788 10
Total	74,294 72		74,294 72

Pour les détails qui se rattachent aux services accomplis par ces navires, ainsi que pour le bilan du compte courant entre la province du Canada et le département des travaux publics pour ces vapeurs, voir les appendices Nos. 11 et 12, pages 100 et 101.

ARBITRES PROVINCIAUX.

A la date du dernier rapport annuel du département, savoir le 30 de juin 1865, il y avait encore six causes pendantes devant les arbitres provinciaux, et pendant l'année fiscale finissant au 30 de juin 1866, il leur fut soumis une nouvelle cause.

Pendant l'année, ils rendirent jugement dans cinq des causes susdites, ce qui laissait deux causes pendantes au 30 de juin 1866.

Pour les détails, voir l'appendice No. 13, page 102.

J. C. CHAPAIS,
Commissaire des Travaux Publics.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Outaouais.

Appendice au Rapport

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1866.

APPENDICE No. 1.

ETAT No. 1.

ETAT des divers travaux sous le contrôle de ce département qui sont en usage et produisent un revenu ; indiquant, sous divers chapitres, les dépenses pour constructions, et les sommes payées pour dommages aux propriétés, durant l'année expirée le 30 juin 1866 ; le coût total de construction, au 1er juillet 1866, des ouvrages dont le département à le contrôle, enfin le coût des réparations et de régie durant l'année expirée le 30 juin 1866.

TRAVAUX.	Frais de construction pour l'année expirée le 30 juin 1866.	Montant payé pour dommages durant l'année expirée le 30 juin 1866.	Total du coût de construction jusqu'au 1er juillet 1866.	Coût des réparations et de régie, pour l'année expirée le 30 juin 1866.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland	33,799 53	.....	4,888,940 83	61,167 43
do réparations extraordinaires à la jetée, Port Maitland	.....	.....	4,863 77	.....
Canaux du St. Laurent, savoir :				
Lachine	18,561 86	.....	2,144,116 11	22,905 85
Beauharnois	555 54	10,625 24	1,609,534 10	18,612 79
Cornwall	151 00	.....	467,301 70	12,918 98
Williamsburg	119 50	.....	1,089,859 43	9,026 42
Jonction	.....	.....	230,796 11	.....
Nouvelles portes d'écluses	.....	.....	40,189 79	.....
Dépenses générales	.....	.....	74,983 52	341 63
Canal Chambly	.....	.....	69,758 01	13,392 28
Ecluse Ste. Anne	.....	.....	114,596 49	850 96
Ecluse St. Ours	.....	.....	121,537 65	2,133 80
Canal de la Baie de Burlington	.....	.....	291,044 49	283 06
Glissoires, Digues, etc. :				
Outaouais	5,099 93	.....	743.878 74	17,288 32
do reconstruction	4,893 09	.....	27,413 94	.....
St. Maurice	6,129 82	.....	266,672 30	12,669 69
Trent, protection des barrages de la	.....	.....	2,380 34	.....
Saguenay	202 38	.....	44,872 79	1,176 51
Havre de Port Stanley	.....	.....	230,531 88	.....
Reconstruction du pont suspendu d'Union	.....	.....	5,266 60	.....
Total	69,512 65	10,625 24	12,468,538 59	172,767 72

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 2.

ETAT des travaux publics sous le contrôle de ce département, incomplets et improductifs, indiquant la dépense pour construction sur ces ouvrages, durant l'année expirée le 30 juin 1866, le cout total de construction au 1er juillet 1866, et le coût des réparations et de régie, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

TRAVAUX.	Frais de construction pour l'année expirée le 30 juin 1866.	Total du coût de construction jusqu'au 1er juillet 1866.	Coût des réparations et de régie pour l'année expirée le 30 juin 1866.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal des Chats	.....	373,191 98	.....
Navigation intérieure du Scugog	1,986 17	492,486 31	3,748 45
Total	1,986 17	865,678 29	3,748 45

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 3.

ETAT des divers travaux et édifices publics en voie de construction, sous le contrôle de ce département, ne produisant aucun revenu, mais utilisés pour le service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur ces travaux et édifices, durant l'année expirée le 30 juin 1866, et le montant total qu'ils ont absorbé jusqu'au 1er juillet 1866 ; aussi, le montant dépensé en réparations et frais d'entretien pendant la même période.

TRAVAUX.		Montant total dépensé jusq. 1er juillet 1865.	Mont. dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1866.	Dépenses totales jusqu'au 1er juillet 1866.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Edifices du parlement, Hôtel du gouvernement	Toronto			274,815 05
Maison de douane	do			5,104 18
Bureau de poste	do			28,066 07
Observatoire	do			13,884 65
Asile des femmes aliénées	do			9,966 83
Osgoode Hall	do			159 30
Abris à canons	do			3,679 23
Casernes, réparations	do			657 69
Bureau de l'insp. des chemins de fer	do			525 62
Institut des Artisans, pour achever la bâtisse, Toronto				16,000 00
Maison de douane	Hamilton			47,027 82
Bureau de poste	do			52,625 42
Abris à canons	do			5,566 67
Bureau de poste	London	40,025 51	510 55	40,536 06
Maison de douane	Kingston			45,010 24
Bureau de poste	do			39,647 12
Asile des aliénés et prison	do			4,293 92
Palais de justice et prison	Algoma	875 27	1,266 86	2,142 13
Edifices publics	Outaouais	2,071,095 27	307,051 43	2,378,146 70
Rideau Hall	do	3,759 86	12,518 57	16,278 43
Palais de justice	Montréal			308,083 57
do réparations extraordin.	do	27,227 93	3,263 90	30,491 83
Maison de douane, réparations	do			1,257 63
Prison, réparations	do			2,168 80
Bureau de poste	do			3,037 97
Ecole normale	do	9,304 49	165 49	9,469 96
Arsenal	do			856 68
Hôpital de marine	Québec	100,362 33	6,164 66	106,526 99
Maison de douane	do			268,008 50
do reconstruction	do	10,478 06	12,014 54	22,492 60
Abris à canons	do	4,545 42	340 00	4,880 42
Palais de justice	do	2,503 32	31 00	2,534 32
Bur. de poste et édifice du parlement	do			59,891 18
do réparations additionnelles	do			1,623 59
Spencer Wood, réparations	do			4,299 35
do reconstruction	do			28,015 71
Résidence du gouverneur-général par suite de l'incendie à Spencer Wood en 1861	Québec			9,991 67
Observatoire	do			318 77
Ecole normale	do			7,181 06
Prison, réparations	do	884 25	40 00	924 25
Nouvelle prison	do	105,601 11	18,339 06	123,940 17
Nouvelle salle d'exercice	do	8,453 21	35 60	8,488 81
Prisons et palais de justice, B.-C.				35,441 44
do do do 20 Vic., c. 44		440,750 73	68 66	440,819 39
Palais de Justice et Prisons, B.-C., réparations, savoir :				
St. Jean				158 00
Aylmer		1,223 65	666 42	1,890 07
Trois-Rivières		4,096 62	12 00	4,108 62
St. Hyacinthe				541 42
Kamouraska		17,918 70	2,162 16	20,080 86
Percé				343 85
New Carlisle				113 12
Montmagny		423 05	16 20	439 25
A reporter				

ETAT No. 3.—*Suite.*

TRAVAUX.	Montant total. dépensé jusq. 1er juillet 1865.	Mont. dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1866.	Dépenses totales jusqu'au 1er juillet 1866.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			
Arthabaska	46 00	44 50	90 50
Beauce	5 50	363 00	368 50
Sherbrooke			3,614 90
Chicoutimi		22 13	22 13
Beauharnois		190 90	190 90
Malbaie		47 19	47 19
Nouvelle prison, district de St. François	268 96	5,840 07	6,109 03
Palais de justice et prison, Ste. Scholastique, reconstruction	10,387 84	4,313 38	14,701 22
Prison de réforme, St. Vincent de Paul, reconstruction	4,144 67	27,782 85	31,927 52
Dépôt à Anticosti			47 82
Résidence du gouverneur-général, rue St. Louis			48,855 82
Loyers, réparations et entretien des édifices publics	440,805 81	52,606 39	493,412 20
Phares.			
Phares en bas de Québec			396,503 55
Appareils de phares, Québec			54,602 16
Phare, Pointe St. Laurent	2,585 75	4,643 49	7,229 24
Phares (nouveaux) en bas de Québec	48,825 93	2,072 32	50,898 25
Phare de la Pointe Pelée			69,160 30
Phare de l'Ile aux Serpents			10,430 04
Phare de la Baie de Quinté	167 23	2,832 77	3,000 00
Phares, lac Huron			147,614 75
Appareils de phares, lac Huron			74,949 16
Phares flottants en haut de Lachine			26,397 93
Bouées de la baie et du havre de Gaspé	646 04	141 07	787 11
Phares des lacs, fleuves et rivières	13,461 73	5,037 38	18,498 71
Phare à la Pointe aux Pères			1,453 61
Navigation de l'Outaouais			3,642 54
Chemins.			
Canada et Nouveau-Brunswick, par Témiscouata	193,322 26	8,298 34	201,620 60
Métapédiac, Sud			29,505 44
do Nord			16,382 59
Chemin de l'est du Canada et du N.-B., par la Métapédiac	80,087 63	33,367 55	113,455 18
Ristigouche		453 85	453 85
Malbaie et Grande Baie	13,956 73	2,000 00	15,956 73
Matane et Cap de Chatte	26,890 16	2,193 20	29,083 36
Escoumains et Malbaie	6,569 50	639 06	7,208 56
do Portneuf		1,360 99	1,360 99
Marmora			4,000 00
Chemin de la Garnison, Toronto			1,600 93
Chemin de Gaspé	20,189 98	441 03	20,631 01
Chemin du Côteau et ligne provinciale			1,482 01
Chemin du Côteau et Cornwall			8,284 00
Chemin de Cornwall			510 22
Chemin de Caughnawaga	2,707 01	152 92	2,859 93
Chemin de Hamilton et Port Dover	17,715 04	1,203 74	18,918 78
Chemins d'York	18,756 21	2,053 42	20,809 63
Batiscan, réparations au pont de			642 00
Havres et Quais.			
Port Bruce			6,267 47
Lac Huron	97,448 82	994 17	98,442 99
L'Orignal			2,000 00
Quai à St. Anicet			2,907 97
Débarcadères			768,971 02
Réparations à des quais	26,656 30	1,521 63	28,177 93
Jetée au Port aux Quilles			103 45
Draguage au Détroit et nouveau pont, lac Simcoe			10,138 30
Draguage à Picton et Presqu'Ile			9,050 04
Service du draguage	13,783 77	6,600 26	20,384 03
Dragues, pompes à vapeur, etc.			3,218 39
Creusage sur les battures de Ste. Claire			19,984 45
Améliorat. dans les rap. Richelieu (Ste. Anne de la Pérade)			13,713 96
A reporter			

ETAT No. 3.—*Suite.*

TRAVAUX.	Montant total dépensé jusqu'au 1er juillet 1865.	Mont't dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1866.	Dépense totale jusqu'au 1er juillet 1866.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	.....	.....	.....
Améliorations aux ponts des rivières du Nord et Petite Nation	.....	.....	4,257 01
Améliorations de la rivière Thames	.....	.....	3,821 42
Creusement du lac St. Pierre	89,240 50	14,000 00	103,240 50
Jetée à l'île Chantry	2,498 64	3,001 36	5,500 00
Ponts sur les rivières Gatineau et Petite Nation	.....	5,934 40	5,934 40
Réparations au havre de Port Dover	.....	4,258 03	4,258 03
Total	.....	552,219 50	.....

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 4.

ETAT des dépenses de différents services sous le contrôle de ce département, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

	$ cts.
Vapeurs provinciaux	39,118 87
Service des remorqueurs, haut du St. Laurent	12,008 00
Explorations en général	1,958 30
Arbitres, sentences arbitrales, etc	9,748 74
Déménagement à Outaouais	25,136 57
Résidence temporaire pour le gouverneur-général	1,364 45
Total	89,334 93

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 5.

ETAT de la dépense encourue, sous le contrôle de ce département, pour l'entretien et la régie des canaux militaires, pour l'année expirée le 30 juin 1866.

NOM.	Réparations extraordinaires.	Réparations ordinaires et régie.	Dépenses totales.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Rideau	.....	28,220 41	28,220 41
do réservoirs d'alimentation	881 10	.....	881 10
do réparations à Hogsback	146 37	.....	146 37
do ponts	144 54	.....	144 54
Canaux de Grenville et Carillon	.....	5,678 09	5,678 09
do do	7,192 88	.....	7,192 88
Total	8,364 89	33,898 50	42,263 39

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ÉTAT No. 6.

ÉTAT DÉTAILLÉ des dépenses encourues pour les réparations et l'entretien des phares provinciaux, durant l'année expirée le 30 juin 1866.

Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Provisions et réparations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Jetée de Lachine	John Norton	385 00	108 53	493 53
Phare flottant No. 1				
Do No. 2	Olivier Madore	250 00	116 95	366 95
Do No. 3	Benjamin Picard	250 00	91 45	341 45
Beauharnois	Joseph Meloche	225 00	62 82	287 82
Grosse Pointe	Peter Shannon	435 00	202 92	812 92
	Wm. Shannon, Assistant	175 00		
Pointe à Mackie	A. McDonald	175 00	107 64	282 64
Iles aux Cerisiers	E. S. Johnson	435 00	92 17	527 17
Do phare flottant	G. H. Johnson	250 00	231 34	481 34
Jetée de Lancaster	Thomas Hill	335 00	205 47	540 47
Batture de Cole	Richard Elliott	167 50	83 17	250 67
Ile du Grenadier	Albert Root	175 00	80 06	255 06
Ile de Lindoe	J. Wallace	167 50	69 25	236 75
Détroit de Gananoqui	James McDonald	260 00	135 34	395 34
Battures de Jack Straw				
Batture des Lunettes	John Buck	560 00	114 73	674 73
Roche du Cheval Rouge				
Ile Brulée	Joseph Mervin	152 50	69 62	222 12
Ile Wolfe	Robert Gillespie	250 00	181 36	431 36
Ile aux Serpents	L. Herchmer	435 00	307 06	742 06
Pointe Yeo ou des Neuf Milles	John Dunlop	435 00	344 83	779 83
False Ducks	Frederick Swetman	435 00	485 91	920 91
Pointe à Pierre	W. A. Palin	435 00	206 76	641 76
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs	Henry Vandusen	435 00	321 15	756 15
Presqu'Ile	Wm. Swetman, Senr.	325 00	349 58	674 58
Do phare d'alignement	James Cummins	250 00	142 38	392 38
Ile aux Goëlands	George Roddick	435 00	586 84	1,196 84
	Robert Roddick, Assistant	175 00		
Pointe Gibraltar	George Durnan	435 00	278 96	713 96
Baie de Burlington	George Thomson	300 00	82 17	382 17
Port Dalhousie	Jonathan Woodall	400 00	280 63	680 63
Port Colborne	David Fortier	400 00	273 23	673 23
Ile Mohawk	John Burgess	435 00	549 02	984 02
Port Maitland	Peter Baikie	435 00	70 88	505 88
Port Dover	Henry Morgan	260 00	26 67	286 67
Longue Pointe	H. H. Clarke	435 00	224 50	659 50
Port Burwell	Alexander Sutherland	320 00	33 38	353 38
Port Stanley	Richard Ead	144 00	79 95	223 95
Pointe Pelée	P. McIntyre	435 00	809 00	1,569 00
	James Edwards, Assistant	325 00		
Ile Pelée	Wm. Swetman, Junr	326 25	260 17	695 17
	Wm. Jerome Swetman	108 75		
Bois Blanc	Andrew Hackett	435 00	339 25	774 25
Rivière Thames	Thomas Cartier	435 00	566 81	1,001 81
Goderich	Humphrey Fidler	325 00	192 67	517 67
Pointe Clarke	John Young	435 00	545 31	980 31
Ile Chantry	D. McG. Lambert	435 00	631 55	1,197 80
	Wm. McG. Lambert	131 25		
Ile aux Anses	D. McBeath	543 75	474 50	1,393 25
	Wm. McBeath, Assistant	375 00		
Ile Griffith	Vesey C. Hill	435 00	401 87	836 87
Ile Nottawasaga	George Collins	435 00	702 18	1,312 18
	C. Collins, Assistant	175 00		
	A reporter	16,926 50	11,520 03	28,446 53

ETAT No. 6.—*Suite.*

Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Provisions et réparations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	16,936 50	11,520 03	28,446 53
Ile aux Chrétiens	Wm. Hoare	435 00	392 34	827 34
Pointe Claire, No. 1	Arsène Glode	250 00	274 27	524 27
do No. 2	Moïse Leclerc	240 00	47 15	287 15
Batture Verte	D. Thomas	250 00	105 96	355 96
Baie de Plaisance			36 00	36 00
		18,101 50	12,375 75	30,477 25
Administration, salaire et frais de voyage du surintendant, nolissement et fret du bateau à vapeur pour le transport des provisions, annonces, etc.				5,513 99
Placer les bouées et phares flottants				374 95
Provisions en mains				483 97
Total				$36,850 16

J. BAINE,
Teneur de livres.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

ETAT No. 7.

ETAT indiquant le montant total dépensé par le département des travaux publics, durant l'année expirée le 30 juin 1866, tel que détaillé dans les états précédents, numérotés 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

ETAT.	Réparations et entretien.	Construction.	Divers.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
No. 1	172,767 72	80,137 89		252,905 61
2	3,748 45	1,986 17		5,734 62
3	68,097 29	484,122 21		552,219 50
4			89,334 93	89,334 93
5	42,263 39			42,263 39
6	36,850 16			36,850 16
Total	323,727 01	566,246 27	89,334 93	979,308 21

J. BAINE,
Teneur de livres.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

APPENDICE No. 2.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Tableau des Distances.

DEPUIS LE DÉTROIT DE BELLE-ILE JUSQU'À FOND-DU-LAC, A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR.

De	A	Sections de navigation.	Milles statués. Intermédiaires.	Milles statués. Total jusq. Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Québec	Fleuve et golfe St. Laurent	826	826
Québec	Trois-Rivières	F.St.L.(lim. du flux de marée)	74	900
Trois-Rivières	Montréal	Fleuve St. Laurent	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac St. Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Ste. Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Ste. Cécile	Cornwall	Lac St. François	32¾	1,053¾
Cornwall	Débarcadère de Dickinson	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Débarcadère de Dickinson	Pointe Farran	Fleuve St. Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Haut de l'Ile Croyle	Canal de la Pointe Farran	¾	1,071
Haut de l'Ile Croyle	Williamsburgh ou Morrisb'gh	Fleuve St. Laurent	10½	1,081½
Williamsburgh	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapides Plats	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve St. Laurent	4½	1,090
Village de la Pointe Iroquois	Haut de Presqu'Ile	Canal de la Pointe Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe à Cardinal, Edwardsb'h	Canal de Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe à Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅞
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve St. Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port Dalhousie	Port Colborne	Canal Welland	28	1,362
Port Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,594
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,612
Windsor	Bas de l'Ile Ste. Marie	Lac Ste. Claire	25	1,637
Lac Ste. Claire	Sarnia	Rivière Ste. Claire	33	1,670
Sarnia	Bas de l'Ile St. Joseph	Lac Huron	270	1,940
Bas de l'Ile St. Joseph	do Sault Ste. Marie	Rivière Ste. Marie	47	1,987
Sault Ste. Marie	Tête du do	Canal du Sault Ste. Marie	1	1,988
Tête du Sault Ste. Marie	Pointe aux Pins	Rivière Ste. Marie	7	1,995
Pointe aux Pins	Fond du Lac	Lac Supérieur	390	2,385

Sur les 2,385 milles du Détroit de Belle-Ile jusqu'à la tête du Lac Supérieur, 72¾ milles sont de navigation artificielle et 2,312¼ de navigation ouverte.

Détroit de Belle-Ile jusqu'à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statués.

L'ascension totale depuis la haute marée jusqu'au Lac Supérieur est d'environ 600 pieds.

QUEBEC À LIVERPOOL, PAR LE DÉTROIT DE BELLE-ILE, ET MALIN HEAD, NORD DE L'IRLANDE.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statués.
Québec	Saguenay	Fleuve St. Laurent	106	122
Saguenay	Pointe aux Pères	do	53	61
Pointe aux Pères	Phare, Pointe Ouest d'Anticosti	do	176	202
Pointe Ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe du St. Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare, Belle-Ile, entrée Est des détroits	do	209	240
Belle-Ile	Malin Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total de Québec à Liverpool, par Belle-Ile et Malin Head, Nord de l'Irlande			2,661	3,060

DEPUIS LA TETE DU LAC SUPÉRIEUR JUSQU'A LIVERPOOL PAR LE DÉTROIT DE BELLE-ILE ET LE NORD DE L'IRLANDE.

	Milles géographiques.	Milles statués.
Depuis la tête du lac Supérieur, à Fond du Lac, jusqu'à Québec	1,356	1,559
Depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et le Nord de l'Irlande	2,661	3,660
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin Head, au Nord de l'Irlande	4,017	4,619
N. B.—La route du Détroit de Belle-Ile est plus courte que celle du Cap de Raze de. Détroit de Belle-Ile, 80 milles de longueur et 14 de largeur moyenne.	158	182

QUEBEC A LIVERPOOL, PAR LE CAP DE RAZE ET MALIN HEAD, AU NORD DE L'IRLANDE.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statués.
Québec	Saguenay	Fleuve St. Laurent	106	122
Saguenay	Pointe aux Pères	do	53	61
Pointe aux Pères	Pointe Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste. Anne des Monts	do	71	82
Cap Ste. Anne des Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St. Pierre de Miquelon	Golfe du St. Laurent.	343	394
Cap St. Pierre de Miquelon.	Cap de Raze	Océan Atlantique	132	152
Cap de Raze	Malin Head	do	1,800	2,070
Malin Head	Liverpool	do et mer d'Irlande.	192	221
Total de Québec à Liverpool, par le Cap de Raze et Malin Head, au Nord de l'Irlande.			2,819	3,242

DE LA TETE DU LAC SUPÉRIEUR A LIVERPOOL, PAR LE CAP DE RAZE ET LE NORD DE L'IRLANDE.

	Milles géographiques.	Milles statués.
De la tête du lac Supérieur, à Fond du Lac, à Québec	1,356	1,559
De Québec à Liverpool, par le Cap de Raze et le Nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total de la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap de Raze et Malin Head, Nord de l'Irlande	4,175	4,801
N.B.—La route du Cap de Raze est plus longue que celle du Détroit de Belle-Ile	158	182

APPENDICE No. 3.

RAPPORT DE J. G. SIPPELL, INGÉNIEUR RÉSIDENT,

SUR LES CANAUX DE BEAUHARNOIS, LACHINE, CHAMBLY, ST. OURS, STE. ANNE, CARILLON, CHUTE A BLONDEAU, ET GRENVILLE.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 26 juillet 1866.

[81,514.]

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, mon rapport annuel sur les travaux placés sous ma direction, pour l'année finissant au 30 juin 1866.

Ces travaux sont divisés en trois sections, savoir : Les canaux de Beauharnois et Lachine, qui forment la partie Est ou inférieure de la navigation du St. Laurent, aboutissant à Montréal ; les canaux de St. Ours et Chambly, qui forment les améliorations de la rivière Richelieu entre Sorel et le lac Champlain ; et les canaux de Ste. Anne, et de Carillon à Grenville, qui forment les améliorations de la rivière des Outaouais entre Lachine et Outaouais.

Tous ces travaux ont été parfaitement entretenus durant l'année.

Pendant les mois de septembre, octobre et novembre, la navigation a été plus ou moins retardée, à cause du peu d'eau qu'il y avait dans les rivières de chacune de ces routes,—le St. Laurent se trouvant alors plus bas qu'il n'avait jamais été depuis l'achèvement des canaux.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Les basses eaux dans le fleuve, qui empêchaient les navires de passer les rapides, n'ont pas nui à l'alimentation de ce canal, dont l'eau s'est maintenue à la hauteur voulue de neuf pieds sur les buscs, pendant toute l'année. Mais l'alimentation des moulins qui sont situés au barrage inférieur de Valleyfield a été insuffisante pendant une grande partie de l'automne et de l'hiver, de ces basses eaux et de l'accumulation de la glace à l'entrée des coursiers d'alimentation. Pour éviter ces accidents à l'avenir, il faudra creuser l'entrée des tranchées, au dessus des déversoirs régulateurs, de manière à pouvoir donner toute l'eau nécessaire lorsque le chenal est rétréci par la glace.

On s'est borné à réparer le mécanisme, et les constructions dont le bon entretien était essentiel. Deux nouvelles paires de portes d'amont pour les écluses Nos. 8 et 12, entreprises en novembre 1864, ont été terminées et livrées à la fin de l'automne de 1865. Les portes d'écluse et leurs agrès furent examinés et reparés lorsque l'eau fut retirée du canal à cet effet, en avril dernier. De nouveaux rouleaux de friction furent posés aux portes inférieures des écluses, Nos. 6, 7, 9 et 10 ; les vannes des pertuis ont aussi été renouvelées en certains cas. Les liens en chêne, plateformes et courbes-tourillons furent aussi renouvelés, et de nouveaux poteaux d'arrêt posés aux écluses Nos. 6, 7, 9, et 10. Des parties des murs de soutènement furent reconstruites aux écluses Nos. 6, 7, 8, 12 et 13.

Les déversoirs-régulateurs sont tous en bon ordre. La maçonnerie du corps principal du déversoir de l'écluse No. 6 a été reconstruite en avril, et les murs latéraux rejointoyés. Le pont tournant de l'écluse No. 12 a été enlevé et reconstruit, et les autres ponts ont été replanchéiés aux endroits détériorés. Les ponts fixes jetés sur les déversoirs-régulateurs ont aussi été planchéiés à neuf. Les jetées de l'entrée inférieure du canal, qui avaient été endommagées par la glace, au printemps de 1865, ont été réparées pendant la saison des eaux basses et sont maintenant en bon ordre.

Les levées et les murs en talus ont été réparés, pendant que l'eau était retirée du canal en avril. Les talus extérieurs ont aussi été recouverts de pierre là où c'était nécessaire pour prévenir les avaries par filtration. Un grand nombre de poteaux d'amarrage ont été renouvelés, et l'on a porté une attention particulière au nettoyage des fossés et rigoles.

Les digues et barrages ont reçu les réparations ordinaires, et sont maintenant en bon ordre.

Les toitures des maisons des éclusiers et garde-ponts ont été réparées, les planchers renouvelés, et de nouveaux chassis posés partout où c'était nécessaire. Le bac et les chalands de réparation ont été parfaitement réparés.

La navigation a été close le 7 décembre, 1865, et s'est ouverte le 30 avril, 1866.

Après la clôture de la navigation, les travaux de réparation furent généralement suspendus et ne furent repris qu'en avril.

Les dépenses pour les réparations faites durant l'année se sont maintenues dans les limites du crédit voté, et se sont élevées à $6,208.43, auxquelles il faut ajouter le coût de deux paires de nouvelles portes d'écluse, s'élevant à $4,287.41, formant un total de frais de réparations de $10,495.84 durant l'année.

Les réparations de l'année prochaine seront de nature ordinaire et se borneront à l'entretien des travaux.

Un tableau des amendes et dommages-intérêts perçus durant l'année, par ordre du surintendant local, se trouve annexé à ce rapport.

CANAL LACHINE.

L'alimentation de ce canal a été limitée, après le 1er septembre, à cause du peu de hauteur des eaux du St. Laurent ; la colonne d'eau, à l'écluse de garde, était parfois réduite à quatre pouces de profondeur, et ce n'est qu'en fermant une partie des moulins de Montréal que l'eau a pu être maintenue à une hauteur navigable. Cet état du fleuve dura tout l'hiver, et créa beaucoup de mécontentement parmi les propriétaires de moulins et d'usines sur le bassin No. 2 et l'écluse St. Gabriel.

Depuis le 1er mai dernier, l'alimentation a été suffisante pour la demande, mais une partie des établissements de ces deux endroits n'a pas été mise en activité cet été.

Les portes neuves à l'écluse de garde, entreprises en novembre 1864, ont été posées en octobre 1865. Celles construites en charpente solide, pour l'écluse No. 2, en 1863, ont aussi été posées. Les portes d'aval à l'écluse No. 1, et celles d'amont à l'écluse No. 2, ont été remplacées par les portes en réserve, et toutes les anciennes ont été enlevées pour être réparées. On a placé de nouvelles vannes dans les portes d'amont, et de nouveaux rouleaux de friction dans les portes d'aval des écluses Nos. 2, 3 et 4.

On essaye, presque tous les printemps, de jointoyer et réparer les murs des écluses Nos. 3 et 4, mais jusqu'ici sans résultat satisfaisant ; ils sont ainsi délabrés que par le passé. Une reconstruction complète serait seule efficace.

Les dommages faits par chocs de navires, aux ponts de la rue Wellington et de Lachine, ont été réparés, et les ponts de Montréal, de la rue Wellington, de Brewster et de la Côte St. Paul ont reçu un nouveau tablier. Les ponts jetés sur les déversoirs régulateurs et de surface ont aussi été réparés. L'embouchure du coursier qui part du déversoir, au-dessus de l'écluse No. 2, a été reconstruite, et les vannes des pertuis renouvelées.

Les murs des déversoirs en amont et en aval de l'écluse de la Côte St. Paul, et le déversoir régulateur de l'écluse St. Gabriel ont été rejointoyés et réparés. Les murs du coursier de décharge du déversoir régulateur de la Côte St. Paul ont aussi été rejointoyés.

On a réparé en février et mars, le haut des jetées aux ponts de Brewster et de la Côte St. Paul, et au-dessous de l'écluse No. 5.

On a réparé la maçonnerie supérieure de la jetée ou môle de Lachine. Les quais et hangars à farine ont été entretenues en bon ordre, et on a reconstruit le quai, sur le lot récemment acquis sur le bassin No. 4 et en face du magasin du pont Wellington.

Les levées et murs en talus ont été spécialement surveillés et tenus en aussi bon état que possible. Un grand nombre de poteaux d'amarrage ont été renouvelés.

La drague à vapeur a été employée à enlever la vase déposée dans le bassin No. 2, ainsi qu'en face et en arrière de ce qu'on appelle l'Ile de l'Abbé, près du pont de Brewster.

Un nouveau pont tournant et des culées ont été construits au-dessus de l'écluse St. Gabriel pour la commodité des habitans de cette partie de la ville. Ce pont était demandé depuis longtemps et causera sans doute une satisfaction générale au public.

Les frais de réparations durant l'année n'ont pas dépassé les sommes votées à cet effet, et se sont élevés à $9,733.62 ; il faut ajouter $2,327.41 pour une paire de nouvelles portes pour l'écluse de garde, formant un total de $12,061.03 pour l'année.

Les réparations de l'année prochaine se borneront aux ouvrages qui seront nécessaires pour le maintien de la navigation.

La seule interruption apportée au passage des navires n'a été que d'une douzaine d'heures au pont Wellington que le choc d'une barge avait déplacé.

La navigation a été close le 12 décembre 1865 et s'est rouverte le 2 mai 1866.

Les sommes perçues à part les péages et loyers réguliers, se sont élevées à $7,451.89, savoir :—

Droits de bassin à Lachine	$1,173 81	
" sur bois de chauffage à Lachine	208 53	
Réparation de navires sur terrains du canal à Lachine	64 00	
		$1,446 34
Amendes et indemnités		447 79
Droits sur bassin de radoub à Montréal		405 50
" navires hivernant dans le canal		563 75
" navires venant des ports du golfe et sur bois de chauffage		3,448 89
" pour emmagasinage dans les hangars à farine		964 45
Produit de vente de bois abandonné		95 17
Réparation de navires sur terrains du canal		40 00
		$7,451 89

AMÉLIORATIONS DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Ces améliorations se composent de l'écluse et de la digue de St. Ours, et du canal Chambly, qui ouvrent une voie navigable de 6½ pieds, entre le St. Laurent, à Sorel, et la rivière Richelieu, à St. Jean. Cette voie se prolonge par le lac Champlain, les canaux de l'Erié et la rivière Hudson, formant une navigation intérieure ininterrompue de 456 milles environ entre Montréal et New-York.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal forme une partie très importante des améliorations de cette route qui est d'une grande utilité pour le commerce du pays ; son bon entretien est donc d'une importance spéciale pour le commerce qui se fait entre cette province et la partie Est des états voisins.

Les réparations faites entre le 1er juillet et le 1er décembre ont été strictement limitées à l'entretien des travaux, c'est-à-dire, à enlever la vase et les dépôts formés dans le canal, à exhausser et murer les levées, à nettoyer les fossés, à réparer le chemin de halage, les ponts tournants, les vannes et cadres des pertuis, à poser des poteaux d'amarrage, à protéger et affermir les levées avec de la pierre, et à réparer la plateforme de la partie principale du quai de St. Jean.

Après la clôture de la navigation, les éclusiers et garde-ponts ont été employés à rejointoyer les murs d'écluse, renouveler la charpente d'une paire de portes pour l'écluse de garde à St. Jean, et construire une nouvelle porte d'aval à l'écluse No. 7, renouveler les vannes et cadres des pertuis aux écluses Nos. 3, 5, 6, 7 et 9, réparer les ponts et construire un nouveau chaland à réparations.

On a fait en avril les réparations ordinaires du printemps; on a nettoyé le canal, rejointoyé et réparé les murs, les buses d'écluse, les culées de ponts, etc.

Depuis l'ouverture de la navigation, les réparations se sont bornées à l'exhaussement et raffermissement des levées, au nettoyage des fossés, à la réparation des maisons d'éclusiers, etc.; le tout aujourd'hui est en bon ordre.

Il y a encore une grande partie de la levée du canal, vis-à-vis l'Ile Ste. Thérèse, du côté de la berme, qu'il faudrait recouvrir de pierre. La terre enlevée de la partie découverte des levées s'amasse au fond, où elle forme des embarras sérieux au passage des navires, et son enlèvement ajoute considérablement aux frais de réparations.

Le coût des réparations de l'année a été maintenu au-dessous du crédit, et s'est élevé à une somme totale de $6,994.04, qui comprend trois portes d'écluse neuves.

Les réparations pour les six mois prochains sont évaluées à $4,695.

La navigation a été maintenue durant toute la saison, excepté pendant environ huit heures, durant lesquelles le passage des navires fut arrêté à l'écluse No. 8, pour réparer

l'une des portes. Il y a aussi eu quelques retards à cause des basses eaux, particulièrement au-dessus de l'écluse de garde de St. Jean.

La navigation est restée ouverte jusqu'au 9 décembre 1865, époque à laquelle elle fut arrêtée par la glace, et elle s'est ouverte de nouveau le 1er mai 1866.

On trouvera plus loin un tableau des amendes, dommages, intérêts et droits de quaiage perçus durant l'année, s'élevant à $207.80.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

Ces travaux sont situés près du village de St. Ours, à environ quatorze milles au-dessus de Sorel, et se composent d'un barrage et d'une écluse, avec piliers en amont et enaval de l'écluse pour la protéger et pour diriger les vaisseaux, et deux piliers d'amarrage au-dessus de la digue. La digue est divisée par une île sur laquelle sont situés la résidence du surintendant, le bureau du percepteur, un hangard et d'autres bâtisses rattachées aux travaux.

Ces constructions ont toutes été entretenues en bon ordre. Les piliers de l'écluse sont vieux et délâbrés, et ne sont maintenus dans leur position que par les réparations annuelles. On a reconstruit le haut d'un pilier d'amarrage enlevé par la glace au printemps de 1865, et on a employé 100 toises de pierre à fortifier le barrage et l'île.

Les chalands et les maisons d'éclusiers ont été réparés, au coût total de $901.26.

Les réparations de l'année prochaine sont évaluées à $1,549, dont la plus grande partie est destinée à se procurer de la pierre et du bois pour la protection des travaux.

Ci-joint se trouve un tableau des amendes et indemnités perçues, s'élevant à $6.17.

La navigation a été close le 9 décembre 1865 et rouverte le 9 avril 1866.

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Les améliorations sur cette rivière, au-dessous de la ville d'Outaouais, se composent d'une écluse et d'une digue à Ste. Anne, et des canaux qui relient Carillon à Grenville.

ECLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Ces travaux sont situés à l'extrémité supérieure de l'Ile de Montréal et comprennent une écluse et une digue avec piliers de protection et de conduite en amont et en aval de l'écluse, ainsi qu'une maison et un bureau pour le percepteur et le maître-éclusier; le tout est bon ordre. Le dessus du pilier conducteur, en amont de l'écluse, a été réparé fortifié, l'année dernière, et l'on n'a fait d'ailleurs que les petites réparations qui devenaient nécessaires pour la sûreté des travaux.

Depuis le 1er septembre, la rivière des Outaouais et le St. Laurent baissèrent tellement que la navigation fut très-embarrassée, en amont et en aval de l'écluse, sur les battures, surtout sur celle qui se trouve à un mille en aval, près du pilier conducteur, où le chenal est étroit et tortueux. Cette batture est principalement formée de gros cailloux que l'on pourrait enlever à l'eau basse. Ces cailloux semblent reposer sur un roc solide, que l'on ne pourrait creuser qu'à grands frais. Les battures, en amont de l'écluse, sont de roc solide, excepté dans un ou deux endroits. Les dépenses de l'année se sont élevées à $332 17.

Les frais de réparations pour les prochains six mois sont évalués à $350, auxquels il faudrait ajouter $1,500 pour l'enlèvement des cailloux qui forment la batture d'aval.

CANAUX DE CARILLON À GRENVILLE.

Ces canaux ont été construits par les autorités militaires pour des fins stratégiques, et furent administrés par ce département jusqu'à ce qu'ils fussent transférés au gouvernement provincial, il y a une douzaine d'années. Ils sont divisés en trois sections, savoir: le canal de Carillon, celui de la Chute à Blondeau, et celui de Grenville. Le commerce de transport qui se fait par ces canaux souffre beaucoup en automne faute d'eau.

CANAL DE CARILLON.

Il y a trois écluses sur ce canal. Le mur du côté nord de l'écluse No. 1 est en très-bonne condition ayant été reconstruit il y a quelques années. Il y a toujours eu une fuite à travers les murs de l'écluse No. 2, que l'on a arrêtée, tous les ans, au moyen de mortier et rejointoiement; mais les murs sont tellement délâbrés qu'on ne saurait rémédier à cette fuite sans les reconstruire entièrement.

Les murs de l'écluse No. 3 filtrent aussi beaucoup, surtout celui du côté nord, qui est très renfoncé au milieu, et qu'il faut reconstruire avant l'ouverture de la navigation, le printemps prochain. Toutes les portes d'écluses ont été renouvelées depuis trois ans. Les portes d'amont à l'écluse No. 2 ont été reconstruites l'hiver dernier, les nouvelles portes de l'écluse No. 3 ont été posées, et les vannes et cadres des pertuis renouvelés. Les maisons du surintendant et du maître-éclusier ont aussi été réparées. La cuvette du canal a été parfaitement nettoyée, les chemins de halage exhaussés, et en certaines parties recouvertes de pierre; le chemin a été réparé, et sur un demi-mille de clôture on a placé des pôteaux et têtières neufs.

Le canal d'alimentation venant dela rivière du Nord a aussi été nettoyé ; des barrages temporaires, en pierre, ont été jetés à travers la rivière pour amener l'eau dans le canal. Cette rivière était extrêmement basse l'automne dernier, et l'alimentation insuffisante.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Ce canal se compose d'une écluse placée dans une tranchée à travers le roc, longue d'environ ⅛ de mille.

Les abords de l'écluse ont été nettoyés, et l'on a préparé de la pierre pour réparer les murs en aile d'aval, ce qui aura lieu cette année.

La clôture a été réparée, mais il faudrait en reconstruire une grande partie aussitôt que l'on pourra se procurer les matériaux nécessaires. Les murs et le toit de la maison de l'éclusier ont aussi besoin de réparations.

CANAL DE GRENVILLE.

Il y a sept écluses sur ce canal, numérotées de 5 à 11 inclusivement. Les murs des écluses sont maintenant en bon état.

Le busc supérieur de l'écluse No. 9 a été réparé, et l'on a reconstruit, sur une longueur de 90 pieds, le mur extérieur de l'écluse No. 10; on a posé de nouvelles vannes et des câdres aux pertuis des écluses Nos. 6, 9 et 10, ainsi que des portes d'aval à l'écluse No. 9. Il faudrait aussi renouveler les portes d'aval, aux écluses Nos. 7 et 9.

De nouvelles portes pour l'écluse No. 11 ont été données à l'entreprise en octobre dernier, mais je regrette de dire qu'elles ne sont pas encore terminées, cependant l'ouvrage est tellement avancé que l'on espère qu'elles seront prêtes à poser en août prochain.

Le chemin de halage a été élevé et protégé avec de la pierre aux endroits les plus exposés. Les ponts, coursiers de décharge, maisons d'éclusiers et clôtures ont aussi été réparés, et l'on a porté une attention spéciale au nettoyage du lit du canal, pendant que l'eau en avait été retirée en avril.

Les retards causés par les basses eaux ont principalement eu lieu entre l'écluse No. 9 et l'entrée supérieure, où le chenal passe à travers une tranchée pratiquée dans le roc, et où il est beaucoup plus étroit que partout ailleurs.

Les portes de l'écluse de garde ont été laissées ouvertes pendant la saison de la sécheresse, et toutes les facilités possibles données pour faire flotter les navires à travers cette étroite tranchée, mais l'eau était insuffisante lorsque le courant était arrêté par le passage des navires.

La navigation de ces canaux n'a pas été interrompue, excepté par les basses eaux de la rivière, jusqu'au 30 novembre 1865, époque à laquelle elle fut fermée par la glace ; elle s'est ensuite rouverte le 3 mai 1866, et s'est parfaitement maintenue jusqu'à la fin de l'année.

Les frais de réparations n'ont pas surpassé les sommes affectées à cet effet, et se sont élevées à $7,819.37 ; il faut ajouter $1,382 pour les nouvelles portes de l'écluse No. 11.

Les réparations des six mois prochains sont évaluées à $4,190, à quoi il faudra ajouter $2,278 pour de nouvelles portes d'écluse, ce qui formera un total de $6,468.

CHEMINS DE CAUGHNAWAGA.

Ces chemins ont été entretenus en assez bon état.

On a dépensé $149.65 en réparations. Une autre somme de $697 a été votée et sera suffisante pour l'année.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. SIPPELL,

Ingénieur surintendat.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et indemnités prélevées et perçues par ordre du Surintendant, depuis le 1er juillet 1865, jusqu'au 30 juin 1866.

Date.	Noms des bateaux.	Propriétaires.	Montant.	Remarques.
1865.			$ cts.	
Juillet 3.....	Goëlette England.....	Chaffey et Cie..	26 80	Dommage au mur au dessous de l'écluse No. 6.
5.....	Barge Portland.....	do. ...	1 60	do portes inférieures do No. 8.
5.....	Vapeur Empress	Cie. N B. C. et H	10 00	do do do No. 10.
Août 7.....	Barge Bonsecours.....	Laporte.....	25 00	do do do No. 8.
Oct. 19.....	Barge Portland.....	Chaffey & Cie..	5 50	do portes supérieures do No. 12.
19.....	do.	do.	2 00	Amende pour infraction aux réglements.
Nov. 15.....	Vapeur Banshee	Cie. I. S. N.....	7 20	Domm. aux portes d'aval à l'écluse No. 12.
15.....	do.	do.	4 00	Amende pour infraction aux réglements.
1866.				
Mai 6.....	Goëlette W. Richmond...	Bradley et Cie..	17 00	Domm. aux portes d'amont à l'écluse No. 10.
			$99 10	

(Signé,) PIERRE LAURENCEL,
Surintendant.

CANAL BEAUHARNOIS,
30 juin 1866.

CANAL DE LACHINE.

ETAT des amendes et indemnités imposées par ordre du surintendant, depuis le 1er juillet 1865 jusqu'au 30 juin 1866.

Date.	Noms des bateaux.	Propriétaire.	Montant	Remarques.
1865.			$ cts.	
Juill. 17.....	Goëlette Boston Lady ..	Talbot.....	10 00	Amende pour infraction des réglements.
27.....	Radeau de bois scié.....	Henderson	10 00	Abandonné dans le canal.
Août 8.....	Vapeur Erie	.....	22 00	Domm. aux portes de l'écluse No. 2.
23.....	Barge Convoy.....	Bonner.....	5 00	do. do. do.
24.....	do Rio	do.	5 00	do. do. do.
30.....	Chaland John Bull.....	Fortin	5 00	Infaction aux réglements du canal.
Sept. 9.....	Goëlette Hermetus		20 00	Dommage au pont de Brewster.
29.. ..	" Adeline.....	Marchildon.....	10 00	do hangar à farine No. 2.
Oct. 2.....	Radeau	Smith.....	4 00	Amende pour obstruction de la navigation.
7.....	Barge Mary.....	Connollly..	2 00	Infraction aux réglements du canal.
24.....	Vapeur Champion	Cie. I. S. N.....	30 00	Obstruction à la navigation du canal.
25.....	Barge Montabello.....	Philbin..	10 00	Infraction aux réglements du canal.
26.....	Vapeur Lady Elgin	Tate.....	20 00	Obstruction à la navigation du canal.
30.....	" Lord Elgin.....	Holton & Cie....	125 00	Dommage au pont de Lachine.
Nov. 7.....	Barge H. P. Saxe.....	Saxe.....	8 00	do à la porte d'aval à l'écluse No. 2.
11.....	Vapeur Ranger	Henderson	100 00	do. do. No. 3.
14.....	Brig Baltimore.....	.....	2 79	do. lampe au pont de Brewster.
18.....	Barges Coa et Una.....	Smith	10 00	Amende pour infraction aux régl. du canal.
20.....	Barge Providence.....	Gosselin	10 00	Domm. à la porte d'aval à l'écluse No. 3.
Déc. 2.....	Radeau	Cusson.....	4 00	Amende pour obstruction de la navigation
1866.				
Mai 18....	Quatre Barges	E. Hopkins.....	12 00	Abandonnées dans le canal.
19.....	Barge Hector.....	.....	5 00	Dommage à la balustrade du pont No. 1.
26	" Waterloo.....	.....	5 00	Obstruction au chemin de touage.
Juin 7.....	" Reine des Anges..	....	5 00	Dommage aux portes de l'écluse No. 1.
8.....	" Philomène.....	.....	5 00	do. do. do.
23.....	Vapeur Empress	.....	12 00	do. do. do. No. 3.
			$456 79	

(Signé,) ALEX. BISSETT,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 30 juin 1866.

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT des amendes, indemnités et quaiages perçus depuis le 1er jour de juillet, 1865, jusqu'au 30 juin 1866.

Date.	Noms des bateaux.	Montant	Remarques.
1865.		$ cts.	
Juill. 4	Barge Consolidation	1 00	Dommage à l'écluse No. 3.
8	Do. David	10 00	Do. do No. 4.
Août 6	Do. Canada	8 00	Do. do No. 1.
7	Do. Clyde	8 00	Do. do No. 4.
22	Do. Milo	2 00	Do. au pont No. 5.
24	Do. St. Lawrence	4 00	Do. à l'écluse No. 4.
26	Vapeur Castor	2 00	Do. do No. 1.
31	Do. Oak	3 00	Do. au chaland du canal.
Oct. 2	Barge Lanoraie	75	Do. à l'écluse No. 9.
4	Do. E. H. Gardner	1 00	Do. do No. 6.
7	Vapeur Ignatius Tyler	6 00	Do. do No. 2.
7	Do.	10 00	Do. au chaland du canal.
7	Do.	2 00	Amende pour infract. des réglements du canal.
7	Bateau Billow	2 00	Dommage à l'écluse No. 2.
7	Barge Argo	2 00	Do. do No. 4.
7	Do. Maple	4 40	Do. do No. 3.
10	Do. Armanda	10 00	Do. do No. 4.
12	Do. Transport	7 60	Do au chaland du canal.
19	Do. Félicité	4 00	Amende pour infract. des réglements du canal.
20	Do. Fleet	1 00	Dommage au pont No. 7.
20	Do. Convoy	1 00	Do à l'écluse No. 9.
20	Do. Hun	1 00	Amende pour infract. des réglements du canal.
21	Do. Joy	2 00	Dommage au pont No. 7.
21	Do. Transport	2 00	Do. à l'ecluse No. 9.
22	Do. Providence	10 00	Do. do No. 4.
Nov. 2	Do. Juno	5 00	Do. do No. 5.
4	Do. St. Jean	3 00	Amende pour infract. des réglements du canal.
2	Do. Juno	1 00	Dommage au pont No. 7.
8	Vapeur Prescott	20 00	Amende pour infract. des réglements du canal.
8	Barge No. I	2 00	Dommage au pont No. 1.
8	Do. Chaudière	5 00	Do. à l'écluse No. 5.
8	Do. West	3 00	Do. do No. 4.
8	Do. Glasgow	1 50	Do. do No. 4.
9	Do. St. Louis	1 50	Do. do No. 3.
16	Do. Bedford	50	Do. au pont No. 7.
16	Do. St. Joseph	75	Do. à l'écluse No. 9.
20	Do. Governor Hincks	4 20	Amende pour infract. des réglements du canal.
24	Do. J. Patton	5 00	Dommage à l'écluse No. 5.
24	Do. Nero	1 00	Do. do No. 6.
27	Do. Mary	4 00	Do. do No. 5.
27	Bateau Brother	2 00	Do. do No. 5.
Déc. 2	Barge St. Louis	2 00	Do. à la porte d'écluse No. 8.
7	Do. Rook	1 50	Do. do No. 4.
1866.			
Mai 2	Brig Convoy	1 00	Do. do No. 4.
Juin 20	Chaland Major	2 00	Do. do No. 7.
20	Barge I. T. Morehouse	2 50	Do. do No. 8.
		$173 20	
	Droits de quaiage pour l'année	34 60	
	Total	$207 80	

(Signé,) C. PRÉFONTAINE,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL CHAMBLY,
Chambly, 30 juin 1866.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

ETAT des indemnités perçues par ordre du Surintendant, depuis le 1er juillet 1865 jusqu'au 30 juin 1866.

Date.	Noms des bateaux.	Montant.	Remarques.
1865.		$ cts.	
Juillet 4	Chaland Napoléon	75	Dommage à la jetée.
Août 7.....	Barge Teviot.....	75	Do. do
Sep. 21.....	Do. Eddy C.....	96	Do. do.
Oct. 18.....	Do. Reindeer.....	25	Dommage ê la porte d'écluse.
Nov. 19.....	Capt. Luc Lalonde.....	96	Do au pilier d'amont.
1866.			
Juin 23.....	Chaland Castor.....	2 50	Do. à la porte d'écluse d'amont.
		$6 17	

(Signé,) LEVI LARUE,
Surintendant.

ECLUSE DE ST. OURS,
30 juin 1866.

APPENDICE No. 4.

RAPPORT DE D. A. McDONELL, SURINTENDANT

DU CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 28 décembre 1865.

[78260]
F. BRAUN, ECR.,
Sec. du Dépt. des Travaux Publics,
Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux rattachés au canal de Cornwall, entre le 30 juin et le 30 novembre 1865.

La navigation n'a pas été interrompue un seul instant pendant cette période de temps.

Les principaux ouvrages entrepris, pendant ce temps, ont été l'exhaussement de quelques levées qui s'étaient affaissées au point de menacer la sûreté de la navigation ; l'exhaussement et la réparation des murs de talus, principalement aux endroits où les levées avaient cédé ; le nettoyage des aqueducs, fossés et décharges, la réparation des portes d'écluse des coursiers d'alimentation, etc.

Il est à désirer que l'exhaussement de quelques unes des fortes levées qui bordent le canal se poursuive le printemps prochain, ainsi que le nettoyage des fossés et aqueducs et la réparation des portes d'écluse, des déversoirs d'alimentation du pont de Cornwall et de ses culées.

Il faudrait se procurer environ 200 cordes de pierre pour la protection des levées et la réparation des murs de talus, ainsi que soixante-quinze poteaux d'arrêt.

Relativement à l'importance de la construction de quais à la tête et au pied du canal, ainsi que du quai de la ville de Cornwall, je vous renvoie à mon dernier rapport pour les explications et l'estimation du coût de ces travaux.

Total des rôles de paie et comptes de réparations certifiés du 1er juin au 30 novembre, $1,561.—Les amendes et indemnités perçues du 30 juin au 30 novembre 1865, s'élèvent à $15.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

31208] CORNWALL, 6 juillet 1866.

. BRAUN, ECR.,
Sec. Dépt. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux placés ous ma direction, pour le dernier semestre, conformément au règlement du Département.

Le canal de Cornwall a été fermé le 13 de décembre 1865, et rouvert le 30 avril 1866.

Ce canal a 11½ milles de longueur, et une chute de 48 pieds, rachetée par six écluses e 8 pieds de chute chacune, et une écluse de garde à l'extrémité supérieure.

Ouvrage fait.

Dans le cours des derniers six mois on a fait les ouvrages suivants: exhaussé es levées, réparé les murs de talus, nettoyé les décharges, aqueducs, etc., réparé le chaland u canal, fabriqué huit nouvelles poulies, et préparé des matériaux pour la réparation t l'entretien des portes d'écluse et des déversoirs d'alimentation.

Travaux à faire.

Les travaux qu'il faudrait faire pour mettre ce canal en bon état, et assurer l'alimenation d'eau baillée jusqu'à ce jour peuvent être énumérés comme suit:

Pour les pouvoirs d'eau.

1° L'agrandissement du déversoir et du coursier d'alimentation de l'écluse de garde, ecommandé par l'ingénieur en chef depuis 1857, afin d'augmenter le volume d'eau du anal et des moulins qui y existent ou y seront construits plus tard.

2° L'adoption de vis au lieu de leviers pour soulever les portes à coulisses des léversoirs, aux écluses 18, 19 et 20, neuf en tout.

3° La construction d'un déversoir de décharge à environ 600 pieds au-dessus de 'écluse No. 17, est impérieusement requise, afin de régler le niveau du canal de Cornwall, t pour eviter, entre autres contretemps, l'arrêt des moulins ou manufactures.

4° Changer le site du déversoir d'alimentation à l'écluse No. 19, ou construire quelu'ouvrage en face des vannes, de manière à détruire le courant qui retarderait et embarasserait la navigation si tous les pouvoirs d'eau étaient mis en requisition.

5° Renouveler la charpente supérieure du quai, à la tête du canal, et y remplir les vides entre les caissons actuels; travaux recommandés depuis 1856, et indispensables pour a sûreté des navires qui entrent dans le canal.

6° La reconstruction de la charpente supérieure du quai de Cornwall dont se servent les bateaux-à-vapeur, recommandée en 1861, est impérieusement requise.

7° La reconstruction du débarcadère, au pied du canal, recommandée depuis 1856, est aussi impérieusement requise.

8° La construction d'une maison pour le garde-pont à Cornwall, ou l'octroi d'une indemnité annuelle pour le loyer du gardien, recommandée depuis 1856.

9° La construction d'une maison pour le surintendant du canal; la maison actuelle, très incommode et mal construite, est sujette à être inondée par le St. Laurent, en janvier et février, presque tous les ans, par suite de l'amoncellement des glaces, ce qui la rend insalubre et inhabitable; elle pourrait servir de magasin, dont on a grand besoin.

Parmi les différents ouvrages énumérés ci-dessus, bien que tous soient impérieusement requis, comme le coût de leur construction sera considérable, ceux qui sont portés sous les Nos. 1, 4, 8, et 9 pourraient être différés encore un an.

Le coût probable des nouveaux ouvrages requis n'est pas donné dans ce rapport, parce qu'il a déjà été fourni au département par son propre ingénieur.

Le coût des réparations, durant les six mois prochains, est estimé à environ $2,500. On se bornera strictement au maintien des travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. A. McDONELL, *Surintendant.*

APPENDICE No. 5.

RAPPORT DE ISAAC N. ROSE, SURINTENDANT

DES CANAUX DE WILLIAMSBURG, DU RAPIDE PLAT, ET DES GALOPS.

[81,336.] MORRISBURG, 2 juillet, 1866.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les canaux dont j'ai la direction, pour l'anné fiscale expirée le 30 juin, 1866, savoir ceux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops, appelés Canaux de Williamsburg.

La navigation n'a subi aucune interruption entre le 1er juillet et le 13 décembre, 1865, époque à laquelle elle fut fermée par la glace; elle fut ouverte de nouveau le 1er mai 1866, et les canaux furent entretenus en bon ordre jusqu'au 30 juin 1866; le passage des navires n'a subi aucun retard important pendant cette période.

Les travaux faits durant l'année peuvent être classés dans la catégorie des réparations ordinaires, comme suit: l'achèvement des réparations à la jetée du sud à l'entrée d'amont du canal des Galops, la construction d'un brise-glace, et des réparations à la jetée, le tout terminé en novembre, 1865.

Le revêtement en pierre des levées du canal. On a employé à cet ouvrage un chaland, un contre-maître et cinq hommes, et un cheval de halage. Cet ouvrage n'a eu lieu qu'aux canaux de la Jonction et des Galops entre le 1er juillet et le 30 novembre 1865, et entre le 1er mai et le 30 juin, 1866.

La quantité d'ouvrage fait a été de 450 perches de revêtement en pierre et de remplissage en terre sur la levée de la rivière, ainsi que des réparations aux fossés, décharges et à certaines parties de la levée extérieure, qui s'étaient affaissées par suite de la grande hauteur des eaux depuis quelques années, au point de compromettre la sûreté du canal.

Il est important, je pense de terminer cet ouvrage complètement.

Il a aussi été fait des réparations aux portes d'écluse, aux ponts, quais, chaloupes, chalands, poteaux d'arrêt, fossés, estacades, et conduits souterrains des différents canaux.

La jetée du rivage à l'entrée inférieure du canal de la Pointe Farran, dont la construction était commencée l'automne dernier, a été terminée vers le milieu de Mai 1866, et maintenant est en bon état.

Le service des bouées s'est fait régulièrement, et elles sont maintenant en bon ordre depuis Dickinson's Landing jusqu'à Prescott.

Après avoir donné cet aperçu des travaux faits dans l'année finissant au 30 juin 1866, je puis ajouter que l'on se prépare à terminer, cette année, le brise-lames à l'entrée d'aval du canal de la Pointe Farran, et le brise-glaces, au bout de la jetée extérieure à la tête du canal du Rapide Plat; les basses eaux du St. Laurent favorisent ces travaux.

Les estacades du canal de la Pointe-aux-Iroquois ont causé beaucoup de trouble, par ce qu'elles sont complètement usées, et que chaque navire qui y passe en brise une partie, ce qui occasionne des dépenses constantes. Ces estacades avaient été construites pour empêcher les navires de heurter contre les pointes de rocher qui font saillie sur les côtés du canal, et lorsqu'elles ont été construites, le canal débouchait, en amont, sur le St. Laurent; mais depuis il a été relié au canal des Galops, et comme je n'ai aucun doute que les levées sont maintenant assez solides pour permettre de retirer l'eau sans danger, je pense que ces aspérités devraient être enlevées. L'automne prochain sera probablement une saison très-favorable pour faire cet ouvrage, parce que l'eau du St. Laurent restera probablement très-basse. Cela fait, on pourrait se passer de ces estacades ou les faire bien moins larges.

Les ponts sur les écluses 23 du "Rapide Plat" et 26 des "Galops" devraient être reconstruits; ils seraient très-utiles et leur absence se fait depuis longtemps sentir pour le service des navires qui traversent les canaux. De plus, il y a plainte générale de la part des habitants des environs. Le coût probable de ces deux ponts sera de $2,500.

La drague à vapeur est revenue dans les canaux de Williamsburg en juin 1865, et a

travaillé dans celui du Rapide Plat, depuis le 13 juillet 1865, jusqu'à la clôture de la navigation. Le lit de ce canal est bien nettoyé ; on en a enlevé 561 charges de chalands, qui ont été déposées dans des baies profondes qui se trouvent auprès. La drague a passé l'hiver dans ce canal. Durant le mois d'avril et partie du mois de mai, la drague et les chalands furent complètement réparés et commencèrent à fonctionner le 19 mai 1866. Au 30 juin, ils avaient enlevé 150 charges de terre du canal, et ils sont maintenant employés sur le canal des Galops, où leur service est grandement requis.

La somme totale certifiée pour curage, du 13 juillet 1865 au 30 juin 1866, est de $2,898.91.

Le total des rôles de paie et frais au compte des réparations, du 1er juillet 1865 au 30 juin 1866, s'élève à $3,619.93.

Le total des rôles de paie et frais au compte du personnel, du 1er juillet 1865 au 30 juin 1866, est de $5,684.76.

Ainsi, en déduisant les frais de réparations générales de la somme votée, il reste une balance de $1,180.07, dont on aura besoin pour les réparations aux jetées canaux de la Pointe Farran et du Rapide Plat, et qui devrait être en conséquence réservée à cette fin.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ISAAC N. ROSE.
Surintendant.

F. Braun, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics,
Outaouais.

APPENDICE No. 6.

RAPPORT DE S. D. WOODRUFF, SURINTENDANT,

DU CANAL WELLAND.

[81139.]

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 2 juillet 1866.

Monsieur,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre No. 54222, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux confiés à ma surveillance, pour l'année fiscale comprise entre le 1er juillet 1865 et le 30 juin 1866.

Le canal a été ouvert le 17 avril ; mais comme la glace du lac Erié était encore très ferme, les navires n'ont pu y entrer ou le quitter que le 23 du même mois, lorsque de forts vents d'est firent partir la glace de manière à ne plus laisser d'obstacle à la navigation.

Ce canal fut fermé le 15 décembre. Pendant la saison de navigation, il n'y a eu qu'une seule interruption de 48 heures, causée par l'enlèvement de trois portes de l'écluse d'Allanburgh par la goëlette *Theodore Perry*. L'avarie fut bientôt réparée, et le propriétaire de la goëlette en paya les frais.

CONSTRUCTION

Le seul ouvrage fait cette année a été le creusement du canal entre Allanburgh et la courbe Ramey, pour arriver au niveau du canal Erié,—distance de 12milles. Pour compléter ce creusement, il reste à enlever environ 1000 verges cubes de roc (en aval de la courbe Ramey), et à creuser le chenal d'environ 18 pouces entre la courbe et l'écluse de Port Colborne, ainsi qu'à enlever quelques pierres tombées des murs de la tranchée du roc.

RÉPARATIONS.

Elles ont consisté à entretenir les ouvrages du canal qu'il fallait renouveler à cause de leur long usage ou par suite d'avaries causées par collisions ou autrement.

Les dommages causés à la jetée est de Port Maitland, par l'inondation du printemps de 1865, dans la Grande Rivière, ont été réparées.

Le coût des réparations pour l'année fiscale a été de $21,937.70.

Il a été prélevé et perçu pour la réparation des dommages, etc., causés par les navires, une somme de $2,904.25.

OUVRAGES NÉCESSAIRES.

Pour adapter le niveau du canal à celui du lac Erié, il faudra faire les travaux suivants avant que le niveau actuel puisse être abaissé :—

Enlever le roc en bas de la courbe Ramey	$ 6,000 00
Creuser le canal entre la courbe Ramey et l'écluse, et enlever les pierres tombées dans la tranchée du roc	12,500 00
Consolider la levée de l'ancien canal, sur la section No. 22.	2,500 00
Enlever les pieux restés dans le fond du canal	2,500 00
Creuser le chenal depuis l'écluse de Port Robinson jusqu'au canal	2,800 00
Construire à la jonction un déversoir avec tranchée afin de régler le niveau de l'eau dans le canal d'alimentation.	9,800 00
Estacades dans la tranchée du roc pour protéger les navires.	6,000 00
Revêtir les talus des levées avec du gravier pour les protéger contre l'action de l'eau	7,625 00
Raffermir le chemin de halage aux ponts flottants en amont et en aval de Port Robinson	1,600 00
Surveillance et dépenses imprévues	8,675 00
Total	$60,000 00

Les propriétaires de moulins se plaignent fortement des lenteurs apportées à l'achèvement de ce nouveau biez et à son adoption comme alimentateur du canal.

Son usage devant améliorer leurs pouvoirs d'eau, il est à souhaiter que l'exécution des travaux énumérés plus haut soit autorisée. Il faudra affecter une nouvelle somme d'environ $20,000 pour obtenir le niveau du lac Erié, vu qu'il y a en caisse une somme de $8,816.47 restant des sommes votées antérieurement.

HAVRES.

Les havres de ce canal ont été faits pour recevoir des navires tirant 10 pieds à l'eau basse; mais la compagnie du chemin de fer de Welland ayant construit des élévateurs aux havres des ports Colborne et Dalhousie, les navires sont chargés beaucoup plus fortement, puis allégés à un tirant d'eau de 10 pieds pour traverser le canal, et ils éprouvent souvent des avaries et des délais en s'échouant dans les havres.

Les propriétaires de navires et autres ont envoyé des requêtes en demandant le creusement. Il est à désirer qu'il soit fait droit à leur demande, car je suis bien d'opinion que ce serait très-avantageux pour le canal ; ils seraient fréquentés par un grand nombre de navires qui commercent aujourd'hui ailleurs. Le coût probable d'un creusage de 18 pouces à chacun des havres de Colborne et Dalhousie sera d'environ $10,000.

BUREAUX DES PERCEPTEURS.

On devrait construire des bâtisses convenables pour les percepteurs du Port Robinson et de Dunville. Leurs bureaux sont dans des bâtisses peu sûres, occupées par d'autres locataires,—ce qui expose beaucoup à l'incendie les livres et papiers.

De bonnes maisons en brique pourraient être construites pour $1,500 chaque.

LOYERS.

Les loyers annuels des pouvoirs d'eau et autres propriétés s'élèvent à $9,039.10.

Le montant perçu durant l'année fiscale a été de $9,021.05.

Le montant restant dû au 1er juillet est de $12,672.93.

Une partie des propriétés à loyer ont été abandonnées par les locataires ou reprises par le département; les locataires ayant fait banqueroute, ou les établissements ayant été

brûlés, etc., en sorte qu'on peut les considérer comme ne valant rien, et ces loyers s'élèvent à la somme de $1,303.67 par année, sur les Nos. 28, 30, 31, 32, 34, 45, 48, 49, 50, 53 et 59. Je demande la permission de les retrancher de la liste des revenus, parce qu'ils représentent une non-valeur, et qu'il semble inutile d'en tenir compte.

Une partie de la somme considérable d'arrérages est devenue due le 30 du mois dernier, et peut être payée bientôt. Ceux qui figurent sur la liste sous les Nos. 28, 30, 31, 32, 34, 45, 48, 49, 50, 53 et 59 ne peuvent être retirés parce que les pouvoirs d'eau ont été abandonnés, les bâtiments étant construits sur des propriétés particulières, ou les locataires insolvables, ou parceque dans certains cas les bâtisses ont été détruites par le feu. Ces arrérages s'élèvent à $6,316.34, et en grande partie se sont accumulés depuis que les propriétés ont été abandonnées. Cette somme devrait être enlevée de la liste, parce qu'elle représente un actif sans valeur. Le reste pourrait être perçu en exigeant le paiement par voie légale.

La cédule No. 1 indique les différents tenanciers.

TERRAINS VENDUS.

La seule vente de terrain qui ne soit pas réglée est celle des "grands marais," faite à la municipalité du comté de Welland. Le principal et les intérêts dûs sur cette vente s'élèvent aujourd'hui à $18,282.03.

La cédule No. 2 indique les ventes, etc.

AMENDES PERÇUES.

La cédule No. 3 donne une liste des navires, etc., contre lesquels il a été imposé des amendes pour avoir enfreint les règlements du canal.

Les sommes perçues de cette manière se sont élevées à $2,904.25.

Le tout respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr.,
Sec. des Travaux Publics, Outaouais.

CÉDULE No. 2.

CANAL WELLAND.

CÉDULE des terres et autres propriétés, sur le Canal Welland, vendues à divers personnes, montant des ventes avec intérêt jusqu'au 30 juin 1866, montant d'intérêts sur les ventes jusqu'au 30 juin 1866, montant payé sur les ventes jusqu'au 30 juin 1866, balance due le 1er juillet 1866.

Acheteur.	No. du Lot.	Où située.	Quantité	Montant de vente.	Montant d'intérêts jusqu'au 30 juin 1866.	Montant des ventes et intérêts jusqu'au 30 juin 1866.	Montant payé jusq. décembre 1859.	Montant payé au 30 juin '66.	Balance due le 1er juill. 1866.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Municipalité du comté de Welland	.....	Terres dans Wainfle't	Acres. 10,796	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Do do	.....	do Humberstone.	2,084	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Do do	.....	do do	68	12,912 00	8,679 59	21,591 59	3,309 56	.....	18,282 03

S. D. WOODRUFF,
Surintendant, Canal Welland.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 2 juillet 1866.
THOMAS ADAMS,
Commis.

CÉDULE No. 3.

CANAL WELLAND.

ETAT des amendes et indemnités imposées et perçues, le montant payé depuis le 1er juillet 1865 au 30 juin 1866, et la balance due le 1er juillet 1866.

Année	Date.	Description des navires, etc.	Nom des navires, etc	Montant des amendes imposées.	Montant des indemnités réclamées.	Montant payé le 30 juin 1866.	Balance due le 1er juill. 1866.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1857...	Avril 30...	Bat.-à-vapeur...	St. Nicholas	80 00	4,800 00	.....	4,880 00
1859...	do ...	Goëlette	Mohegan	.....	1,953 00	.....	1,953 00
1862...	do ...	do	Amelia	.....	1,246 00	.....	1,246 00
do ...	Mai 29...	do	Mary Mortain	10 00	.....	.....	10 00
do ...	Juin 26...	Bateaux-hélice.	Kentucky	10 00	.....	.....	10 00
do ...	Août 20...	Goëlette	Bridget	.....	5 00	.....	5 00
1863...	Juin 26...	do	W. H. Hibbard	.....	20 00	.....	20 00
do ...	Octobre 29...	do	Jas. Coleman	.....	10 00	.....	10 00
1864...	Avril 25...	do	Summit	.....	20 00	20 00	.....
do ...	Mai 11...	do	Bradly.....	.....	6 00	.....	6 00
do ...	Sept. 7...	do	Scotland.....	.....	5 00	5 00	.....
1865...	Mai 5...	do	Lydia Case	.....	10 00	.....	10 00
do ...	do ...	do	Mary Roe	.....	5 00	.....	5 00
do ...	Mai 23...	do	Montezuma	.....	13 00	.....	13 00
do ...	Juin 14...	do	Asia.....	.....	86 00	86 00	.....
do ...	do ...	Bateaux-hélice.	City of Boston	.....	90 00	90 00	.....
do ...	Juin 27...	Goëlette	Laurie E. Calvin	.....	70 00	70 00	.....
do ...	.....26...	do	Niagara	.....	12 00	12 00	.....
do ...	Juillet 3...	do	Northern Belle.....	.....	40 00	40 00	.....
do ...	..... 5...	do	Robt. Gaskin	10 00	.....	10 00	.....
do ...	do ...	do	Jas. Naveigh	10 00	.....	10 00	.....
do ...	....12...	Bateaux-hélice.	Akron.....	.....	25 00	25 00	.....
do ...	.....20...	do ...	Prairie State.....	.....	40 00	40 00	.....
do ...	.....22...	do ...	Granite State	.....	20 00	20 00	.....
do ...	Août 7...	do ...	Norman	.....	10 00	10 00	.....
do ...	..... 8...	Radeau.....	Cook & Co.....	20 00	.....	20 00	.....
do ...	do ...	Goëlette	Hannah Butler.....	.....	9 00	9 00	.....
do ...	do ...	do	Garibaldi.....	.....	126 00	126 00	.....
do ...	.....12...	do	Wm. Young	.....	20 00	20 00	.....
do ...	..... 18...	do	James Platt	.....	6 00	6 00	.....
do ...	.....24...	Radeau	J. Cameron	.....	60 00	60 00	.....
do ...	.....26...	Goëlette	Peerless	.....	5 00	5 00	.....
do ...	do ...	Brick.....	New York.....	.....	8 00	8 00	.....
do ...	.....28...	Goëlette	Ths. Sims	.....	50 00	50 00	.....
do ...	.....31...	do	Theodore Parry	.....	1,440 00	1,440 00	.....
do ...	Sept. 6...	do	W. A. Glover	.....	20 00	20 00	.....
do ...	.... 9...	Radeau	Cook & Brothers'.....	.....	42 00	42 00	.....
do ...	..... 11...	Chaland	Enterprise	.....	10 00	10 00	.....
do ...	.....12...	Remorqueur.....	Reindeer	.....	10 00	10 00	.....
do ...	do ...	Bateaux-hélice.	East	.. ..	100 00	100 00	.....
do ...	do ...	Goëlette	London	.....	5 00	5 00	.....
do ...	do ...	do	Melrose	20 00	.....	20 00	.....
do ...	.....30...	do	Rapid.....	.....	6 00	6 00	.....
do ...	Octobre 9...	do	E. B. Allan.....	.....	106 00	106 00	.....
do ...	.... 11...	do	Star Light.....	.....	7 00	7 00	.....
do ...	.....14...	do	Wm. Sanderson	.....	15 00	15 00	.....
do ...	.....18...	do	Flight.....	.....	10 00	.....	10 00
do ...	do ...	do	White Squall.....	20 00	.....	20 00	.....
do ...	..... 25...	Barque	Arabia	.....	4 00	4 00	.....
do ...	.....26...	Goëlette	Gallatin	.....	25 00	25 00	.....
do ...	do ...	Remorqueur.....	Eddie Carter.....	.....	25 00	25 00	.....
do ...	do ...	Goëlette	Bahama	.....	15 00	15 00	.....
do ...	Nov. 9...	do	Garry Owen	.....	6 00	6 00	.....
			A reporter.....	.....	.....	.....	.....

CÉDULE No. 3.—*Suite.*

Année	Date.	Description des navires, etc.	Nom des navires, etc.	Montant d'amendes imposées.	Montant des indemnités réclamées.	Montant payé le 30 juin 1866.	Balance due le 1er juill. 1866.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
			Report				
1866...	Avril 24...	Goëlette	Linnie Powell		20 00	20 00	
do ...	do 25...	do	Montana		10 00	10 00	
do ...	Mai 2...	do	Jas. Naveigh		20 00	20 00	
do ...	do 10...	Chaland	American		10 00	10 00	
do ...	do 11...	Goëlette	Gen. Burnside		20 00	20 00	
do ...	do 15 ..	do	George Steele	20 00			20 00
do ..	do 17...	do	Arrow		12 00		12 00
do ...	do 21...	do	Southampton		5 00	5 00	
do ...	do 23...	do	Arctic		6 00		6 00
do ...	do 27...	do	Walrus		23 00		23 00
do ...	do ...	do	Jessie		34 80		34 80
do ...	do 28...	Bateaux-hélice.	City of London		5 00	5 00	
do ...	do 31. .	Remorqueur	Young Lion		67 00	67 00	
do ...	do ...	Chaland	7 Brothers		7 00	7 00	
do ...	Juin 5...	Radeau	R. Campbell		29 25	29 25	
do ...	do 8...	Goëlette	Wm. Young		8 00	8 00	
do ...	do 15...	do	Fulton		70 00	70 00	
do ...	do 18 .	do	James Naveigh		15 00	15 00	
				200 00	10,978 05	2,904 25	8,273 80

S. D. WOODRUFF,
Surintendant, Canal Welland.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 2 juillet 1866.

THOMAS ADAMS,
Commis.

APPENDICE No. 7.

RAPPORT DE JAMES D. SLATER, SURINTENDANT

DU CANAL RIDEAU.

OUTAOUAIS, 1er février 1867.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur le canal Rideau, pour l'année finissant au 30 juin 1866.

Le canal a été fermé le 6 décembre 1865, jour du dernier passage de navire, et la navigation fut reprise le 1er mai 1866.

Les principaux ouvrages et réparations de l'année ont été comme suit:—

MOULINS DE KINGSTON.

On a beaucoup amélioré les levées aux moulins de Kingston, en les revêtant de pierres; on a aussi réparé les ponts; les buscs de l'écluse d'amont ont été renouvelés en partie, et il a été construit un pont neuf sur le déversoir.

MOULINS DE BREWER EN AVAL.

Les portes ont été enlevées pour réparer les pertuis et le mécanisme.

MOULINS DE BREWER EN AMONT.

Nouveaux câdres de vannes qui exigeront la construction d'un batardeau ; nouveau pont sur le déversoir et pont tournant partiellement renouvelé ; nouveaux garde-corps et nouveaux poteaux-busqués aux portes, etc.

CHUTES DE JONES.

Le mur en aile qui conduit à l'écluse du bassin surplombait, et il en est tombé environ 70 pieds ; les fondations de ce mur sont posées dans 6 ou 8 pieds d'eau, et l'on ne pouvait y arriver sans encourir de grandes dépenses et arrêter la navigation, en sorte qu'il fut réparé en y transportant environ 400 verges de pierre pour combler la brèche et sauver le reste du mur en pierre de taille, c'est-à-dire, 140 pieds de longueur par une douzaine de pieds de hauteur. Il a été construit un nouveau pont sur le déversoir et fait plusieurs autres réparations aux portes et agrès d'écluse.

DAVIS.

Une paire de portes d'écluse neuves et autres petites réparations.

CHAFFEYS.

Coursier de décharge réparé exigeant la construction d'un batardeau, portes inférieures fortifiées, etc.

NEWBORO'.

Portes d'amont enlevées pour réparer les vannes et les agrès. Nouvel escalier et avenue au logis de l'éclusier. Les murs en aile sont en mauvais état et l'on a essayé d'arrêter les fuites d'eau, etc., en calfatant les joints.

NARROWS.

Pont sur le déversoir reconstruit. Les portes furent consolidées et munies à leur sommet de courbes d'épinette rouge.

POONAMALIE.

Nouveaux balanciers posés aux portes ; réparations aux pertuis ; grandes réparations au barrage, à la décharge du lac Rideau, au moyen duquel on peut aujourd'hui retenir l'eau. Réparations considérables au logis des ouvriers de l'écluse.

CHUTE DE SMITH.

Nouvelle paire de portes ; revêtement et consolidation des autres ; nouveaux balanciers et petites réparations.

OLD SLYS.

Réparations générales ; revêtement et consolidation des portes, nouveaux garde-fous, et réparations à la maison des ouvriers de l'écluse et aux câdres de vannes.

EDMONDS.

Reconstruire complètement le barrage à pertuis, ce qui a nécessité un grand batardeau ; la fondation de cet ouvrage a été difficile et dispendieuse.

KILMARNOCK.

Nouvelle plate-forme tournante et réparations considérables au pont tournant et à ses avenues.

MERRICKVILLE.

Une nouvelle paire de portes. Nouvelle plateforme et autres réparations au pont tournant; réparations considérables aux anciennes portes; renouveler en partie le busc affaissé de l'écluse d'aval.

CLOWE.

Nouvelle paire de portes, nouveaux balanciers et réparations aux portes d'amont.

NICHOLSON.

Réparations au coursier de décharge, nouvelles passerelles, chaperons, etc., et nouveaux balanciers.

BURRITT.

Nouveau poteau busqué à la porte d'amont, réparations au parapet supérieur, exigeant la construction d'un petit batardeau, réparations aux levées, aux agrès, etc.

ILE LONGUE.

Exhausser et réparer les jetées du déversoir, se procurer de grosses pierres pour la pointe du busc, revêtir et consolider les portes, nouveaux poteaux tourillons et garde-fous pour les portes supérieures, chaperons, etc.

RAPIDES NOIRS.

Fournir et poser environ 400 verges de gravier pour étancher le barrage, diverses réparations au mécanisme.

HOGSBACK.

Fournir plus de 500 verges de gravier et de pierre pour protéger le barrage, réparer l'ancien barrage à pertuis, enlever le bois flottant, etc.

HARTWELL.

Réparations considérables aux barrages et levées. Nouveaux câdres de vanne complets, grillage, etc.

OUTAOUAIS.

Nouveau pont tournant et avenues à la tranchée de Mutchmor, coûtant environ $4000. Empierrements et réparations diverses à l'ancien coursier de décharge, aux écluses, etc.

Plusieurs petits ouvrages et réparations non mentionnés plus haut ont été faits à presque toutes les stations et travaux du canal. Le coût total des réparations ordinaires s'est élevé à $10,411.60. Cette somme comprend les nouvelles portes d'écluse.

Vers la fin de 1865, durant les mois d'octobre et novembre, il survint une grande sécheresse qui tarit tous les petits ruisseaux, et vers le milieu de septembre la réserve des lacs fut épuisée, et l'eau tomba alors graduellement au-dessous du niveau navigable.

Le service des grands bateaux à vapeur fut suspendu pendant environ un mois, mais le canal resta ouvert à la navigation des petits bateaux à vapeur et à voiles, durant toute la saison ; en octobre il y eut 427 éclusées aux moulins de Kingston, et en novembre il y en eut 257, contre 441 et 224 durant les mêmes mois de 1864.

On s'est occupé de la question d'obtenir un approvisionnement d'eau permanent pour les moulins et pour la navigation du canal, et l'on a mûrement examiné les meilleurs moyens d'y parvenir. Il y a tous les ans une quantité d'eau suffisante pour subvenir à ces besoins, mais il faudrait pouvoir la retenir et la ménager. Au printemps, les travaux sont souvent menacés, quelquefois avariés par la crue des eaux, et à la fin de la saison, l'eau manque. Le principal réservoir, pour la section nord du canal est le lac Rideau, dans lequel on peut retenir un peu plus de deux pieds d'eau, au-dessus du niveau navi-

gable, pour l'utiliser avec économie pendant les sécheresses. On en fait autant à la chaîne de lacs à travers lesquels passe la navigation entre Newboro' et la chute de Smith, pour l'alimentation de la section du canal qui aboutit à Kingston. Et c'est à l'insuffisance de cette dernière réserve qu'il faudrait suppléer.

Les eaux qui alimentent les deux sections prennent leur source dans les cantons de Storrington, Bedford, Loughborough et Hinchinbrooke, et, dans ces cantons, il y a un grand nombre de lacs, quelques-uns considérables dont les bords sont des rochers escarpés. Les décharges sont étroites, et on pourrait y construire des barrages à très peu de frais et y retenir, je crois, toutes les eaux du printemps. Le seul obstacle à cela paraît être le réglement des dommages-intérêts qui seraient réclamés si on élevait les eaux de ces lacs. Je suis parfaitement convaincu, après examen personnel, que les dommages réels ne seraient pas très considérables, mais les demandes d'indemnité pourraient l'être. Les messieurs Chaffey qui possèdent les moulins de Bedford et Missagua, situés sur la principale alimentation de la section de Kingston, construiraient et entretiendraient les digues nécessaires à leurs propres frais, s'ils étaient à l'abri des dommages à payer.

On a déjà fait un commencement de réserve aux lacs qui forment les sources de la rivière Tay; ces lacs sont situés dans les cantons de Bedford et Hinchinbrooke, et les principaux sont les lacs Bob et Corbeau, la Baie Verte, le lac à l'Aigle et le lac Long. Une digue a été construite à la décharge du lac à l'Aigle, qui est destinée à en élever l'eau de 10 pieds, et on a réparé une digue brûlée au lac Corbeau, qui élèvera probablement l'eau de ce lac de 20 pieds au-dessus de son niveau naturel; mais on obtiendrait les meilleurs résultats si on construisait une digue à la décharge du lac Bob, qui a 12 milles de long et se trouve sur le même niveau que la Baie Verte et quelques autres petits lacs; cette digue serait aussi d'un entretien et d'un accès faciles.

Il y a un petit moulin à scie et à farine, appelé le moulin d'Andrew, à la tête du lac Bob, qui serait détruit si l'eau était élevée; mais ce moulin parait délabré, et ne marche pas depuis quelque temps. Une maison et une grange ainsi que 20 ou 30 acres de terre appartenant à madame Bédard, seraient aussi inondés. Quelques autres réclamations naitraient sans doute, mais l'avantage d'avoir une bonne réserve dans ce lac serait très-grand.

Sur la rivière Tay, depuis le pied du lac Bob jusqu'au lac Rideau, à Port Elmsley ou chute au Brochet, il y a 20 moulins qui bénéficieraient de la construction de ces digues, savoir :—

A la Chute au Brochet	Sherman, moulin à farine et à scie.
"	John Allen, usine.
"	Frost et Wood, moulin à scie.
A Perth	John Haggart, moulin à scie et à farine.
Adamsville	Huguson, moulin à scie et à farine et usine.
A 1 mille plus haut	John Allen, moulin à scie et à farine et usine.
A 1¼ " "	Wilson, moulin à scie.
A 1¾ " "	McCabe, moulin à farine.
A 2 " "	Richey, moulin à scie.
A 2 " audessous du lac Bob.....	John Dracon, moulin à scie.
Au pied du lac Bob.....	John Currie, moulin à farine et à scie.

Ces moulins chômerent pendant une partie considérable de 1865 faute d'eau.

Durant l'année dernière, la saison a été différente; il y eut abondance de pluies et la difficulté fut de maintenir le canal dans ses limites. Plusieurs propriétaires et un meunier de Kemptville se sont plaints que l'eau était trop haute, surtout au-dessus de l'Ile Longue.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
JAMES D. SLATER,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr.,
Sec. Travaux Publics,
Outaouais.

APPENDICE No. 8.

RAPPORT DE WALTER LAWSON, Ecr.,

[77478] SUR LES HAVRES DU COMTÉ DE BRUCE.

GODERICH, 20 octobre 1865.

L'honorable Commissaire
des Travaux Publics.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 13 juin dernier, j'ai entrepris, aussitôt que possible, l'examen des havres du comté de Bruce, et j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai visité minutieusement la côte dont je donne, pour plus de commodité, dans l'appendice ci-annexé, une description détaillée, indiquant l'état actuel et l'utilité de ses ports de commerce ou havres de refuge.

Mes instructions ne m'autorisaient pas à faire un relèvement minutieux, des sondages, etc, mais je pense que les renseignements que j'ai obtenus seront suffisants pour guider le Département dans la décision à prendre sur les améliorations si nécessaires et si instamment réclamées par les habitants de cette section du pays.

Vous verrez, en consultant l'appendice, qu'il n'y a réellement pas un seul havre, sur la partie habitée de la grande étendue de côte que j'ai visitée, où les navires puissent charger en sûreté. Il s'en suit qu'il est dangereux d'approcher de la côte, que beaucoup de naufrages y ont lieu chaque annnée, que l'on éprouve de grandes difficultés dans l'expédition des produits du pays qui est toujours entourée de dépenses considérables pour le producteur.

La côte de Bruce, excepté dans la partie nord connue sous le nom de Péninsule des Sauvages, est remarquablement dénuée de havres naturels et bras de rivière capables d'être transformés en bons ports de commerce.

Les seuls endroits que l'on puisse dire posséder des avantages naturels dignes de mention sont, Southampton ou Inverhuron. Le premier à l'embouchure de la rivière Saugeen, pourrait grâce à la position de l'Ile Chantry, devenir un port commercial de première classe.

Quant aux ports commerciaux, le commerce de cette région a déterminé à quels endroits ils devaient être établis ou améliorés de manière à mieux servir les intérêts et la commodité du public.

Kincardine et Southampton sont les principaux centres de commerce, et je recommanderais que la principale partie des dépenses provinciales fût faite, au moins pour le moment, à ces deux endroits.

Je donne, dans l'appendice une description de ces ports et des travaux qu'il faudrait y faire pour les rendre sûrs et en état de répondre aux besoins actuels du commerce, qui augmente rapidement. La récolte de cette année a été beaucoup plus considérable que celles des années précédentes, et l'on a grand besoin de bons havres pour en faciliter l'envoi économique et sûr au marché.

J'attache une grande importance à la création d'au moins deux bons havres; et comme le comté a voté, en faveur de ceux d'Inverhuron et Port Elgin, des fonds, qui, qu'insuffisants effectueront une grande amélioration, je suis disposé à recommander que l'octroi voté durant la dernière session soit employé en très-grande partie, sinon exclusivement, à Kincardine et Saugeen.

La seule exception que je recommanderais serait en faveur de la Baie du Dard, et cela seulement au montant de mille piastres, le reste devant être divisé également entre Kincardine et Southampton.

Si ce n'est pas outrepasser mes attributions que d'offrir une opinion sur le sujet, je me permettrai de dire qu'il y aurait un très-grand avantage à ce que votre Département et les autorités du comté agissent de concert en déterminant les améliorations à faire et le mode de leur exécution; cela me parait essentiel à l'emploi économique de l'allocation.

WALTER LAWSON, I. C.

APPENDICE.

Havre de Kincardine.

Ce havre est situé à environ trente-cinq milles au nord du terminus du chemin de fer de Buffalo au lac Huron, dans le canton et la ville de Kincardine, sur une petite rivière appelée " Pénétangore," qui se jette ici dans le lac Huron et forme le basin de ce havre.

Les ouvrages dejà faits consistent en deux jetées ; celle du nord a 119 pieds de longueur, celle du sud, 300 pieds.

Le port est très-limité, puisqu'il n'a qu'environ 430 pieds de longueur, par 70 de largeur et sept ou huit de profondeur.

Depuis le commencement du pilotis jusqu'à environ 250 pieds, il y a un banc de sable et de gravier, ayant un chenal d'environ six pieds d'eau à travers lequel passent les bateaux pêcheurs. De là à l'extrémité de la jetée sud, il n'y a que six pieds d'eau sur un fond de sable ; entre les extrémités extérieures des deux jetées, éloignées de 330 pieds, l'eau s'approfondit graduellement à douze pieds sur un fond de sable, et de ce point, en suivant la direction des jetées, elle atteint bientôt 18 et 20 pieds de fond.

Si la jetée sud était poussée aussi loin que la jetée nord, et cette dernière prolongée de deux ou trois cents pieds, les navires pourraient s'abriter en toute sûreté.

Sous le rapport commercial, ce port est important, car il est le débouché d'une magnifique région. Il est impropre comme havre de refuge.

INVERHURON.

Inverhuron est un emplacement de village tracé par le gouvernement, située sur une petite baie bien protégée, dans le canton de Bruce, à huit milles au nord de Kincardine. On pourrait en faire un bon havre de refuge.

Il y a ici une bonne jetée. Par ses avantages naturels, il n'y a aucun doute que si ce havre était amélioré, il deviendrait en quelques années le principal port d'exportation de cette section de pays.

BAIE DU DARD.

La Baie du Dard est une baie profonde, située dans le canton de Bruce, à trois milles au nord d'Inverhuron. On pourrait en faire un excellent port de commerce, mais elle est trop basse et il est trop difficile d'en partir pour en faire un havre de refuge.

PORT ELGIN.

Port Elgin, situé dans le canton de Bruce, à cinq milles au sud de Southampton, est une ville considérable. Elle a un quai très-commode, construit par le gouvernement sur la baie, ainsi que des entrepôts particuliers pour l'emmagasinage et l'expédition des grains. La baie est trop peu profonde pour un havre de refuge, et ferait tout au plus un port de commerce de seconde classe.

ILE CHANTRY.

L'Ile Chantry est une petite ile rocheuse d'environ trois quarts de mille de longueur, située à un mille de la terre ferme, et à 59 milles au nord du terminus du chemin de fer de Buffalo au lac Huron. Elle est entourée de récifs et de battures de trois côtés, mais du côté est, ou de la terre, l'eau a de 17 à 30 pieds de profondeur.

Le gouvernement a construit à l'extrémité nord de l'ile une excellente jetée ou brise-lames de 650 pieds de longueur, dont l'extrémité est dans 18 pieds d'eau ; avec l'île, cette jetée protége les navires qui y mouillent contre tous les vents ; ce serait, si le mouillage y était bon, un havre de refuge de première classe.

SOUTHAMPTON.

Southampton, situé sur la terre ferme en face de l'Ile Chantry, est la ville la plus au nord de cette péninsule. Elle occupe une bonne position, à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui peut faire un port de commerce de première classe. Elle a aussi le très-grand avantage d'avoir l'Ile Chantry à environ un mille à l'Ouest de cette rivière. Les

navires peuvent donc se diriger par tous les temps vers la Saugeen, avec la certitude de pouvoir mouiller à l'abri de l'ile si le temps est trop mauvais pour se rendre jusqu'au havre.

LITTLE SABLE.

Little Sable est situé à une douzaines de milles au nord de Southamptou, et il y a peu d'établissements. Il n'est pas à une si grande distance de cet endroit que les cultivateurs n'y puissent facilement transporter leurs produits. Il fera dans l'occasion un bon port de commerce.

GHEGHETO, OU ILES DE LA PÊCHE.

Les Iles de la Pêche sont situées à 17 milles au nord de Saugeen. La station principale peut être décrite comme étant un havre de refuge qui n'a besoin que d'être éclairé.

ILE LYAL OU STOKES BAY.

Stokes Bay, à 56 milles au nord de Southampton, et à 13 milles au nord des Iles de la Pêche, est de beaucoup le meilleur havre de cette côte, soit comme havre de refuge, soit comme port de commerce. Comme havre de refuge, il aurait besoin d'un phare sur l'une des battures extérieures pour permettre aux navires de prendre le bon chenal, car il y en a un au sud et deux au nord de l'ile. Il est assez grand pour contenir toute la flotte des lacs. Comme port de commerce, il est déjà complet, n'ayant besoin que d'être éclairé. L'esprit d'entreprise des particuliers devrait faire le reste. L'emplacement du village de Hardwick, tracé par le gouvernement, est situé au fond de la baie, ou on trouve l'eau profonde à cinquante ou 100 pieds du rivage. Il est très-bien protégé par un nombre de petites iles, et n'a besoin que de petits quais pour permettre aux navires de charger et décharger avec facilité.

GREENOUGH

Est à un mille au nord de la Pointe, sur les lots Nos. 3 et 4, sur le lac, canton de Lindsay. Elle est bien couverte par une petite ile derrière laquelle les goëlettes peuvent mouiller, par tous les temps, dans sept à douze pieds d'eau. L'accès et le départ en sont faciles.

LA PETITE ILE (LITTLE ISLAND)

Est un havre sûr pour les goëlettes derrière une petite île, avec sept à douze pieds d'eau. L'accès et le départ en sont faciles.

LA GROSSE ILE (BIG ISLAND,)

Est un bon havre sur les lots 23 et 24, Lindsay, avec eau profonde à l'intérieur, propre à tous les besoins du commerce, et d'un accès et départ faciles. Il y a une batture en dehors où l'on pourrait placer une bâtisse ou un phare qui en indiquerait l'entrée.

LE HAVRE DU GROS ARBRE (BIG TREE HARBOR)

Est sur les lots 27, 28 et 29, Lindsay. C'est un havre très-inférieur, car il n'est pas du tout abrité contre le vent du S.-O., et son entrée est parsemée de récifs. On y trouve l'épave d'un grand navire américain qui y a fait naufrage.

HAVRE DE JOHNSTON.

C'est là un bon petit havre sur les lots 14 et 15, concessions 6 et 7, canton de St. Edmond, ayant une entrée profonde où les navires peuvent trouver un abri contre tous les vents, dans six à douze pieds d'eau.

Outre ces cinq petits havres, il y a le long de cette côte un bon nombre d'anses à bateaux qui sont d'une grande utilité pour les pêcheurs. Entre le havre Johnston et le Cap Hurd, distance de onze milles, et du Cap Hurd à Bury, quatre milles, il n'y a pas de havres.

BURY.

Bury, plus connu sous le nom de Tobermoray, sur la pointe nord-ouest de la péninsule, est un bon havre de refuge. L'entrée en est large et profonde, et il y a beaucoup d'eau à l'intérieur jusqu'au rivage, en sorte que les navires peuvent accoster et charger ou décharger au moyen d'une passerelle.

LE BASSIN DE WINGFIELD,

Sur la pointe nord-ouest de la péninsule, à environ 18 milles à l'est de Bury, et 2 milles au nord de Cabots Head, on peut établir un bon havre de refuge quand on le voudra. Aujourd'hui, il n'y a que six pieds d'eau sur le banc, mais les navires ne courent aucun danger sur cette côte, par ce qu'ils peuvent tourner Cabots Head et entrer dans des eaux tranquilles si le vent est Ouest, ou aller à Bury à l'Ouest, si le vent est à l'Est.

BAIE DE L'ISTHME.

Au fond de cette baie, sur les lots 27 et 28, concession 6 d'Eastnor, il y a un bon petit havre d'une cinquantaine d'acres en superficie, avec une entrée profonde abritée de tous côtés, excepté au Nord, qui peut facilement être protégée par une petite jetée près de l'entrée. Ce havre est d'autant plus important qu'il est le seul entre Cabots Head et la Baie Hope.

BAIE HOPE.

De Cabots Head à la Baie Hope, environ 24 miles, la côte est escarpée et rude, sans aucun abri pour les navires, excepté le petit havre qui se trouve à l'extrémité inférieure de la Baie de l'Isthme ; mais les navires peuvent entrer dans la Baie Hope, qui est protégée des vents d'Est par l'Ile Barner, et y trouver un refuge contre toutes les tempêtes.

BAIE DE COLPOY.

Cette baie est le plus beau havre de refuge du lac, ayant de un à trois milles de largeur et huit de long, et parfaitement encaissée par les Iles au Foin, Griffith et du Nuage Blanc. Pour y établir des facilités commerciales, il ne faudrait qu'y construire, n'importe où, un petit quai, car l'eau y est généralement profonde près du rivage.

Pour faire le levé des plans des havres de Kincardine et de Saugeen, et produire les devis nécessaires, il faudrait environ $300.

HAVRES DE REFUGE.

Il y a le long de cette côte sept havres que l'on peut convertir en havres de refuge ; quatre d'entr'eux sont sur la côte nord et sur celle de la péninsule du côté de la Baie Georgienne. Ils sont en-dehors de la route du commerce. Les trois autres sont sur le lac Huron, et il n'y en a que deux qui méritent d'être mentionnés : Inverhuron, à 41 milles, et l'Ile Lyal, à 89 milles au nord de Goderich. Il faudrait lever les plans de ces deux ports, construire le premier et éclairer le second.

Le levé des plans et les sondages coûteraient de $1,500 à $2,000.

WALTER LAWSON.
I. C.

NOMBRE et noms des havres visités sur la côte du comté de Bruce, Lac Huron.

No.	Distance au nord du Terminus, B. et L. H. L. Huron.	Nom des havres.	Où situés. Canton.	Lot.	Concession.	Remarques.
1	33	Kincardine	Kincardine			Ville de Kincardine.
2	41	Inverhuron	Bruce			do Inverhuron.
3	45	Baie du Dard	do			Bord du lac.
4	54	Port Elgin	Saugeen			
5	59	Ile Chantry				
6	59	Southampton	Saugeen			
7	71	Little Sable	Amable	15 et 16	D	
8	76	Iles de la Pêche	do			
9	89	Ile Lyal ou Stoke Bay	Eastnor			
0	91	Pointe Greenough	Lindsay	3 et 4	Bord du lac.	
1		Petite Ile	do	14 et 15	do	
2		Grosse Ile	do	23 et 24	do	
3		Big Tree	Limite de vil	le entre Lin	dsay et St.	Edmond.
4		Havre Johnston	St. Edmond	14 et 15	VI et VII	
	110	Au Cap Hurd	do			
5	Est 4	Bury	do			Ville de Bury.
6	Est 21	Bassin de Wingfield	do	47 et 48	XVI et XVII	
	23	Cap Hurd à Cabot's Head				
7	Sud 17	Baie de l'Isthme	Eastnor	27 et 28	VI	
8	Sud 20	Baie de Hope	do	6 et 7	XIII et XIV	
	22	Cabot's Head au Cap Croker				
9	15	Cap Croker à l'extrémité inférieure de la baie de Colpoy.				

APPENDICE No. 9.

RAPPORT DE H. R. SYMMES, SURINTENDANT,

SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU ST. MAURICE.

BUREAU DU SURINTENDANT,
TROIS-RIVIÈRES, 1er mars 1867.

[84659]

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 31 janvier dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état des travaux du St. Maurice, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1866.

CONSTRUCTION.

Il a été dépensé pendant l'année, en vertu de l'autorisation donnée par vos lettres Nos. 55,593 et 57,089, la somme de $2,400 pour faire les améliorations suivantes sur la rivière Vermillon et au Remous de Plamondon, comme suit :—

RIVIÈRE VERMILLON.

1° Une digue en aile plate de 256 pds. de long et 8 pds. d'élévation au-dessus des basses eaux.
2° " " 80 " 7 " "
3° Une jetée " 55 " 4 " "
4° Miner 33 gros cailloux dans les rapides jusqu'au niveau des basses eaux.

Ces ouvrages ont coûté $1,449.18.

REMOUS DE PLAMONDON.

5° 2 piliers, d'environ 30 pds. carrés, pour retenir la glace (inachevés). Coût $950.92.

Le gouvernement a aussi acheté, durant l'année, de MM. Broster, Gouin, Quinn et autres, certains ouvrages situés à la chute des Iroquois, sur la rivière Vermillon, pour la somme de $2,695.52.

Les ouvragres achetés sont :—

1° Une glissoire de 550 pieds reposant sur 17 piliers en partie remplis de pierre,
2° 2,667 pieds linéaires d'estacades conductrices et d'arrêt,
3° 291 " de barrages,
4° 1 pilier d'ancrage,
5° 1 " d'amarrage,
6° 2 ancres du poids de 600 lbs,
7° 2,651 lbs de chaîne.

Comme beaucoup de ces ouvrages étaient en mauvais état, j'employai sur autorisation de votre lettre No. 57,704, la somme de $1,022.30 pour les remettre en ordre.

Etat des dépenses de construction durant l'année :—

A l'embouchure de la rivière Vermillon	1,449 18
Au remous de Plamondon	950 92
Achat de glissoire, etc, à la chute des Iroquois	2,695 52
Pour réparations	1,022 30
	$6,117 92

Tous les ouvrages de la rivière Vermillon—achetés ou construits—ont parfaitement fonctionné, et la descente du bois, durant l'année dernière, en a été grandement facilitée.

Les ouvrages commencés au remous de Plamondon pour retenir la glace sont encore incomplets et inefficaces. Il faudrait deux autres piliers, et les deux qui y existent devraient être élevés à 20 pieds au-dessus des eaux basses.

RÉPARATIONS.

La somme de $4,705.47 a été employée en réparations, en vertu de la lettre du Département No. 61,689, comme suit :—

A L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE.

Réparations à 46 piliers.
350 pds. (linéaires) d'estacade simple, 20 × 22 pouces.
Elargir et fortifier l'estacade en amont du pont.
do do do en aval do
500 pieds d'estacade neuve, 5 pds. × 14 pouces, pour remplacer l'ancienne.
50 pièces de couronnement en chêne, et un chaland.

AUX CHUTES DE SHAWENEGAN.

Réparations à la tête et au fond de la glissoire.
600 pieds (linéaires) d'estacade conductrice neuve.
Réparations à une section (527 pieds) de l'estacade.
do d'autres sections do
do l'ancienne digue à la tête des chutes.
100 pieds (linéaires) de digue, 6 pieds de haut, à la tête de la glissoire.

A LA BAIE DE SHAWENEGAN.

Fortifier 140 pieds de l'ouverture de l'estacade,
200 pieds (linéaires) d'estacade neuve,
8 nouveaux chaperons,
34 pièces de traverse avec boulons en fer.

Réparer 6,000 pieds d'estacade conductrice,
do le grand pilier du remous,
2 boulons à anneaux dans le roc,
2 chalands neufs,
Finir la maison du gardien de la station.

A LA GRAND'-MÈRE, AUX PETITES PILES ET A LA TUQUE.

Diverses petites réparations aux estacades, digues et piliers, s'élevant à environ $400.

DÉPENSES ET SALAIRES.

Les frais de régie et d'entretien s'élèvent à $8039.11, c'est-à-dire $533.37 de plus que l'année dernière. Ce surplus est dû à l'augmentation des salaires et au surcroit de travail exigé par le passage d'une plus grande quantité de bois.

Ainsi toutes les dépenses relatives aux travaux du St. Maurice, durant l'année, sont distribuées comme suit ;—

DÉPENSES DE 1865–66.

Construction	$6,117 92
Réparations	4,705 47
Frais de régie et d'entretien	8,039 11
	$18,862 50

REMARQUES GÉNÉRALES.

Tous les ouvrages ont fonctionné avec beaucoup de succès durant l'année, et il n'est survenu aucun accident digne de remarque, à part la rupture de l'estacade à la Tuque. Cette estacade fut brisée par la glace du remous de Plamondon, et environ 500 pieds, sur les 3,500 pieds qu'elle avait, furent emportés et perdus. La perte fut néanmoins insignifiante, car l'estacade était très-vieille et usée, et les exploitants de bois n'en souffrirent aucun inconvénient. Les réparations ne s'élevèrent qu'à peu de chose de plus que le montant des réparations annuelles en cet endroit.

Il y eut cependant une crue extraordinaire de la rivière, à la fin de juin, durant laquelle presque tout le bois du St. Maurice descendit à la fois, et menaça sérieusement d'emporter toutes les estacades. On se procura des chaînes et on les fortifia de toutes les façons possibles. On doit probablement à cette initiative, approuvée par l'honorable commissaire par la lettre du Département No. 58,838, de n'avoir pas à déplorer la perte de la plus grande partie du bois de la rivière en cette occasion. Craignant le retour d'un pareil accident, j'ai fait renouveler chaque année autant d'estacades que possible, à l'embouchure du St. Maurice. Je pense qu'il serait prudent de continuer à en agir ainsi.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

H. R. SYMMES.
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire Travaux Publics,
Outaouais.

BUREAU DU SURINTENDANT,
TROIS-RIVIÈRES, 17 avril 1867.

[85,261.]

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 12 du courant, j'ai l'honneur de vous transmettre une description détaillée des ouvrages placés sous ma surveilllance.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

H. R. SYMMES,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire Travaux Publics,
Outaouais.

DISTRICT DU ST. MAURICE.

Les ouvrages construits pour la descente des bois, dans ce district, sont :—

Sur la rivière St. Maurice	7 stations.
do Vermillon	1 do

RIVIÈRE ST. MAURICE.

No.	Noms des stations.	Distance de l'embouchure de la rivière, à Trois-Rivières.
1.	—Embouchure	0 milles.
2.	—Chute des Grès	16 "
3.	— " de Shawenegan	20 "
4.	— " de la Grand'-Mère	29 "
5.	— " des Petites Piles	32 "
6.	— " de la Tuque	100 "
7.	—Remous de Plamondons	106 "

Les travaux faits à ces sept stations contiennent :—

43,181 pieds linéaires d'estacades,
1,000 " " de glissoires,
3,316 " " de digues et jetées latérales,
73 piliers d'amarrage,
64 " d'ancrage,
3 maisons de gardien,
6 magasins.

RIVIÈRE VERMILLON.

A 116 milles de l'embouchure de la rivière St. Maurice.

Station, No. 1.—A la chute des Iroquois, à six milles de l'embouchure de la rivière Vermillon, et 122 milles de l'embouchure du St. Maurice.

Les travaux faits à cette station se composent de :—

2,677 pieds linéaires d'estacades,
550 " " de glissoires,
620 " " de barrages et jetées latérales,
2 piliers d'amarrage, de 25 pieds × 25 pieds.
1 pilier d'ancrage, de 15 pieds × 15 pieds.

Ce qui porte le total des travaux du district de St. Maurice à—

45,858 pieds linéaires d'estacades,
1,550 " " de glissoires,
3,939 " " de jetées latérales et digues,
75 piliers d'amarrage,
65 " d'ancrage,
4 maisons de gardiens,
7 magasins.

J'ai aussi l'honneur de soumettre une description détaillée des travaux ci-dessus, comme suit :—

RIVIÈRE ST. MAURICE.

Station No. 1—Embouchure de la Rivière.

Les travaux de cette station se composent de—

12,181 pieds linéaires d'estacades conductrices et d'arrêt,
46 piliers d'amarrage,
4 " d'ancrage,
2 magasins.

La rapidité du courant et la grande valeur des bois qui s'y trouvent fréquemment exposés font qu'il est nécessaire que les ouvrages de cette station soient très-forts. On ne pourrait certainement pas faire d'estacades assez fortes pour retenir les bois sans le grand nombre de piliers sur lesquels les billots s'amoncellent à de grandes hauteurs, ce qui empêche une forte partie de la pression de s'exercer sur les estacades. Les estacades ont de un à huit pieds de largeur, avec une moyenne de trois pieds, et de douze à vingt pouces d'épaisseur. Les piliers d'amarrage sont, en moyenne, d'environ vingt pieds carrés à la base, et de vingt-cinq pieds de hauteur. Les piliers d'ancrage, huit pieds de hauteur et quinze pieds carrés. Ces dimensions s'appliquent aux ouvrages de même nature aux stations dont je parlerai plus loin. Il faut une vingtaine d'hommes pour étendre les estacades au printemps, et on en emploie de cinq à huit durant l'été.

Il y a trois grands moulins à scie, près de ces estacades, qui font, de même que les moulins de la chute des Grès, un grand commerce d'exportation. Des navires à destination d'Europe, des Antilles et de l'Amérique du Sud, outre les moindres embarcations qui vont aux Etats-Unis, chargent facilement à l'embouchure de la rivière St. Maurice.

CHUTE DES GRÈS.

Station No. 2.—16 *milles de l'embouchure.*

Les ouvrages de cette station se composent de
6,000 pieds linéaires d'estacades conductrices,
200 " " de jetées latérales,
6 piliers d'ancrage,
1 pilier d'amarrage.

Ces ouvrages ont été faits dans le but de conduire le bois dans le bon chenal de la chute. Il s'y trouve aussi une glissoire à radeau inachevée, qui a été abandonnée il y a neuf ans. Il faut une dizaine d'hommes pour tendre les estacades au printemps; durant l'été, on n'en emploie que deux. La chute a 44 pieds.

CHUTE DE SHAWENEGAN.

Station No. 3.—22 *milles de l'embouchure.*

Les ouvrages de cette station se composent de—
1,800 pieds linéaires d'estacades conductrices et d'arrêt,
600 " " de glissoires,
1,075 " " de barrages,
18 piliers d'amarrage,
33 " d'ancrage,
2 magasins,
1 maison de gardien.

Après celle de l'embouchure de la rivière, c'est la station la plus importante du St. Maurice. C'est de beaucoup la plus dispendieuse, la moins facile à conduire et la plus dangereuse. Elle n'est pas seulement utile à cause de sa glissoire, mais son estacade d'arrêt est une grande sauvegarde dans le cas d'accidents aux autres travaux. On y emploie de 15 à 20 hommes pendant la descente des bois. Hauteur de la chute, 150 pieds.

CHUTE DE LA GRAND'-MÈRE.

Station No. 4.— 29 *milles de l'embouchure.*

Les ouvrages se composent ici de—
3,500 pieds linéaires d'estacades conductrices,
400 " " de glissoires,
500 jetées latérales,
10 piliers d'ancrage,
2 " d'amarrage,
1 maison,
1 magasin.

On emploie dix hommes à tendre les estacades, et de deux à six pendant la descente des bois. La chute a 40 pieds.

CHUTE DES PETITES PILES.

Station No 5.—32 *milles de l'embouchure.*

Les ouvrages se composent de 250 pieds linéaires de digue latérale.

Cette digue a pour but de retenir le bois dans le bon chenal. C'est un ouvrage très-utile. Il n'y est employé personne. La chute a environ 6 pieds.

CHUTE DE LA TUQUE.

Station No 6.—100 *milles de l'embouchure.*

Les ouvrages de cette station sont :—
3,500 pieds linéaires d'estacades d'arrêt,
1,291 " " de digues et jetées latérales,

4 piliers d'amarrage,
11 " d'ancrage,
1 maison de gardien,
1 magasin.

Le but principal des estacades de cette station est de retenir le bois, à mesure qu'il vient à la tête de la chute, jusqu'à l'arrivée de ceux qui doivent le conduire ; ce qui l'empêche d'être endommagé par les violents remous d'en bas, ou de se disperser dans les bois ou sur les battures, dans les eaux hautes. Cependant, ce but a souvent été manqué, par ce qu'il passait beaucoup de bois avant que les estacades ne pussent être tendues sans danger, à cause des glaces des baies en amont. Quand les ouvrages commencés au remous de Plamondon seront terminés, on pense que l'on aura obvié à cette difficulté. Il faut ici dix hommes pour tendre les estacades, et quatre ou cinq pendant la descente du bois.—Chute d'environ 50 pieds.

REMOUS DE PLAMONDON.

Station No. 7.—206 *milles de l'embouchure.*

Il y a ici deux piliers.

Ils sont destinés à retenir la glace dans le remous, où elle s'accumule souvent, durant l'hiver, à une épaisseur de dix à quinze pieds, ce qui empêche l'extension des estacades de la Tuque, avant le passage de beaucoup de bois. Je pense qu'il faudrait encore deux piliers pour rendre l'endroit sûr.—C'est là la dernière station sur la rivière principale, et lorsque tous les travaux seront terminés, elle sera également utile pour tous ceux qui exploitent le bois au-dessus de la chute de la Tuque.

RIVIÈRE VERMILLON.

116 *milles de l'embouchure du St. Maurice.*

CHUTE DES IROQUOIS.

Station No. 8—*Environ* 6 *milles de l'embouchure de la Vermillon.*

Les ouvrages se composent ici de—
2,677 pieds linéaires d'estacades,
550 " " de glissoires,
620 " " barrages et jetées latérales,
2 piliers d'amarrage,
1 pilier d'ancrage,
1 maison de gardien,
1 magasin.

Ces ouvrages commencent à environ un mille de l'embouchure et se poursuivent à six ou sept milles plus haut; les principales améliorations se trouvant à la chute des Iroquois et dans le voisinage. Ils sont sous la surveillance d'un homme, et j'ai inclus tous les ouvrages dans la même station.

La rivière Vermillon est un très-important tributaire du St. Maurice, et il en est tiré un grand nombre de billots de sciage chaque année.

Les distances des différentes stations à l'embouchure de la rivière, sont données d'après la carte de M. Wells ; la hauteur des chutes n'est qu'approximative.

R. H. SYMMES,
Surintendant.

APPENDICE No. 10.

RAPPORT D'HORACE MERRILL, SURINTENDANT

DES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

BUREAU DU SURINTENDANT,
Outaouais, 11 février 1867.

[84,388]

F. BRAUN, Ecr.,
Sec. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre No. 61,368, du 31 ultimo, me priant de fournir au Département, le plus tôt possible, un rapport sur les tra-

vaux placés sous ma surveillance, pour l'année fiscale comprise entre le 1er juillet 1865 et le 30 juin 1866.

La plus grande partie du bois venant de l'Outaouais supérieur et de ses tributaires arriva à sa destination, en 1865, très à bon heure. Les ouvrages n'ont époouvé aucune avarie ou dommage, autres que l'usure ordinaire. Afin de préparer les glissoires et autres améliorations de la rivière pour la saison de descente de 1866, les réparations nécessaires furent faites aux stations suivantes, au prix de $4,670.77, savoir:—

A la Gatineau	Maison de la station.
A la Chaudière sud	Pont de bois.
Aux Chats	Glissoire.
A la tête du rapide des Chats	Piliers.
A la Montagne	Glissoire.
Au Calumet	Glissoire et estacade.
Aux Joachims	Glisssoire.
A la rivière du Moine	Digues.
A la rivière Coulonge	do
A Burnstown, rivière Madawaska	Estacade, etc.
Aux grandes Chutes do	Glissoire, etc.

Les nouveaux ouvrages entrepris ou terminés durant l'année sont:—

Un pont au rapide de Farmer, rivière Gatineau, presque terminé;—une série de digues et glissoires sur le ruisseau d'Opéongo, tributaire de la Madawaska, terminé au printemps de 1866;—un pont sur la rivière de la Petite Nation, terminé durant l'été de 1866.

Le printemps était déjà très-avancé, l'année dernière, lorsque la glace des rivières et des lacs se rompit dans cette partie du pays; en conséquence le bois n'arriva pas aussitôt que d'habitude aux différentes stations de l'Outaouais, mais lorsque tous les obstacles eurent disparu, le bois descendit librement, et les ouvrages ne furent presque pas endommagés, soit par les crues du printemps, soit par la débâcle des glaces.

Depuis quelques années, les propriétaires de moulins situés dans la vallée de l'Outaouais se sont assurés la possession de grandes étendues de coupes de bois, et l'on calcule qu'il se fera au moins 600,000 billots durant l'hiver, qui descendront l'Outaouais au printemps et seront sciés aux moulins; et comme cette industrie augmente tous les jours en importance, on verra bientôt descendre 1,000,000 de billots dans cette rivière.

Dans le but d'offrir un passage aux billots destinés aux moulins qui se trouvent au-dessous des grandes chutes de la Chaudière, et afin de ne pas retarder ou embarrasser la descente des bois d'équarrissage dans la glissoire de la Chaudière du Sud, je recommanderais fortement qu'il fût passé, si c'est possible, un ordre en conseil réservant la glissoire de la Chaudière de Hull ou du Nord pour le passage des billots de sciage exclusivement, et obligeant ceux qui descendent des trains de bois d'équarrissage à passer par la glissoire de la chaudière d'Outaouais ou du Sud.

L'année dernière, il ne passa qu'un seul train de bois carré par la glissoire de Hull, et il aurait tout aussi bien pu passer par la glissoire de la ville.

Cet arrangement serait très-avantageux aux deux branches d'industrie; et il aurait l'effet de prévenir beaucoup de retards et d'inconvénients.

Comme j'apprends que le tarif des péages imposés sur le passage des billots dans les estacades de la Chaudière est encore en contestation, je recommanderais que l'on prît des mesures pour faire régler cette question le plus tôt possible.

Je me suis adressé à A. J. Russel, écuier, agent des Terres de la Couronne, pour obtenir des renseignements sur la quantité de bois qui a passé dans les ouvrages placés sous ma surveillance, et le passage suivant est extrait de sa réponse:—" Je dois vous informer que le nombre de radeaux et de trains de bois d'équarrissage et de sciage qui sont passés dans les glissoires et estacades d'Outaouais, venant du territoire de l'Outaouais supérieur, y compris la Gatineau, et qui par conséquent ont eu à acquitter les péages, a été de 184 trains contenant 14,422 radeaux de bois d'équarrissage, y compris quelques planches et une petite quantité de bois équarris sur deux faces, et 541,383 billots de sciage, —la somme de $53,962.39 ayant été perçue sur le tout."

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HORACE MERRILL, *Surintendant.*

APPENDICE No. 11.

RAPPORT DE F. BUTEAU, ADMINISTRATEUR,

SUR LES SERVICES ACCOMPLIS PAR LES VAPEURS PROVINCIAUX, DU 1er JUILLET 1865 AU 30 JUIN 1866.

BUREAU DES VAPEURS PROVINCIAUX,
Québec, 17 avril 1867.

[85,255]

Les vapeurs provinciaux se composent du *Queen Victoria,* du *Napoléon III* et du *Lady Head*, construits en fer, et à hélice, et de l'*Advance*, construit en bois et à roues.

Trois de ces vapeurs ont été employés, l'année dernière, à l'approvisionnement des phares et des dépôts du golfe et du fleuve St. Laurent, à poser les bouées, les tenir en place, inspecter le chenal avec les apprentis pilotes et les officiers de la Maison de la Trinité, conformément au statut, et à d'autres services requis par la Maison de la Trinité ; aussi à secourir les navires en détresse ou naufragés, et souvent à sauver de dangers imminents l'équipage et les navires, et les ramener sûrement au port, de même qu'à remorquer les navires arrivant ou en partance, surtout durant les saisons où les bateaux remorqueurs ordinaires du port ne pouvaient s'aventurer à faire ce service, et à transporter les voyageurs, les malles et les marchandises entre Québec et les ports d'en bas.

Le résumé suivant permettra de juger les services spéciaux accomplis par chacun des vapeurs provinciaux entre le 1er juillet 1865 et le 30 juin 1866.

Le *Lady Head.*—Ce vapeur a fait quatorze voyages complets aux ports d'en bas, entre le 7 de mai et la fin de novembre. Il transporte les malles, les voyageurs et le fret, et arrête aux ports intermédiaires entre Québec et Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse.

Le *Queen Victoria* a été employé à remorquer les navires et a fait trois voyages à Halifax et Pictou avec des voyageurs, les malles et un grand nombre de journaliers qui s'en allaient travailler au chemin de fer en voie de construction dans la Nouvelle-Ecosse. Il a aussi été au secours du *Cashmere*, le tira du dangereux récif de l'Ile Rouge, et le ramena heureusement au port. Pendant les réparations que l'on a fait subir au *Napoléon III,* il fit un voyage dans le Golfe et au Détroit de Belle-Isle, pour approvisionner les phares.

Le *Napoléon III* a été envoyé le 17 juin 1865, sous le contrôle de la Maison de la Trinité, au golfe St. Laurent et au Détroit de Belle-Isle avec des approvisionnements pour les phares et les dépôts de provisions, et il revint le 8 juillet ; il fut ensuite employé au remorquage des navires arrivant ou partant. Le 29 juillet, il fut envoyé à Ste. Barbe, Terreneuve, pour remorquer le navire *Eva* jusqu'à Québec ; ce navire était rempli d'eau, et il ne pouvait être remorqué par aucun autre vapeur dans la province.

Le 14 septembre, il se rendit de nouveau au golfe et au Détroit de Belle-Ile avec les approvisionnements d'automne pour les phares, et après avoir remorqué les navires en partance jusqu'à une époque très-avancée de la saison, lorsque les autres remorqueurs ne pouvaient le faire, il fut envoyé dans ses quartiers d'hiver.

Il partit le 28 avril 1866 pour Montréal, où on lui fit des réparations et une nouvelle charpente.

L'*Advance* fut employé, à partir du 29 avril, à placer les bouées, remorquer les phares flottants, maintenir et replacer les bouées, inspecter le chenal avec les officiers de la Maison de la Trinité et les apprentis pilotes, conformément au statut, et aussi à remorquer les navires, transporter les voyageurs et le fret entre Québec, Métis et Rimouski, etc., etc., etc.

Notre bureau pourvoit aussi aux réparations et au gréement de la goëlette *La Canadienne.*

F. BUTEAU,
Administrateur.

APPENDICE No. 12.

PROVINCE DU CANADA, pour les Vapeurs Provinciaux, en compte courant avec le Département des Travaux Publics.

1865.	Dr.	$ cts.	$ cts.	1865.	Cr.	$ cts.
				1er juillet	Balance au crédit des vapeurs	36,754 05
1er juillet	Approvisionnement de charbon jusqu'à cette date, et dettes dues	.....	8,950 02	30 sept....	Octroi par la 29e Vic., chap. 2	60,000 00
1866.				1866. 9 april.....	do par ordre en conseil	14,236 00
30 juin ...	Montant dépensé pour frais de marche, armement et réparations, du 1er juillet 1865 jusqu'au 30 juin..	73,770 22	.....	30 juin ...	Revenu perçu et transmis à l'hon. receveur-général cu 1er juillet 1865 jusqu'au 30 juin 1866	35,175 85
	Montant dépensé pour gréer "La Canadienne"	524 50	74,294 72		Approvisionnement de charbon jusqu'à cette date, et dettes dues	5,647 32
	" Balance	.....	68,568 48			
			151,813 22			151,813 22
				1866. 30 juin ...	Balance	68,568 48

J. BAINE,
Teneur de livres.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1866.

APPENDICE No. 13.

ETAT indiquant les décisions rendues par les Arbitres Provinciaux, et les réclamations non réglées, pour l'année commencée le 1er juillet 1865, et terminée le 30 juin 1866.

Noms des réclamants.	Sujet des réclamations.	Quand présentée.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Avec ou sans frais.	Date de la décision.
Réclamations accordées.		1865.	$ cts.	$ cts.		1866.
Brown et Watson	Palais de justice et prison à Beauharnois	27 juin	645 36	477 36	Avec	6 février.
Do	do do Arthabaska	do	363 26	Rien	Sans	do
Do	do do Ste. Scholastique	do	1,131 00½	214 48	Avec	do
Do	Excavation dans le roc, Canal Lachine	do	10,410 30	Rien	Sans	do
Murphy, Quigley *et al.*	Nouvelle prison, Québec	17 nov.	95,829 17½	17,364 55	Avec	20 janvier.
Réclamations non réglées.		1863.				
Charles Peters	Palais de justice et prison à St. Hyacinthe	20 fév.	13,473 00			
Ira Gould	Pouvoir d'eau et terrain, canal de Lachine	20 avril	39,962 00			

F. H. ENNIS,
Secrétaire des Arbitres Provinciaux.

OUTAOUAIS, 30 juin 1866.

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

Commissaire des Travaux Publics,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1867.

PUBLIÉ CONFORMÉMENT AUX CLAUSES DU CHAPITRE VINGT-HUIT DES STATUTS REFONDUS DU CANADA, SECTION VINGT-QUATRIÈME, TELLE QU'AMENDÉE PAR L'ACTE VINGT-SEPT ET VINGT-HUIT VICTORIA, CHAPITRE SIX.

Imprimé par Ordre de la Chambre des Communes.

OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.
1868.

INDEX DU RAPPORT.

MATIÈRES.

RAPPORT.

Page:
Introduction 1
Classification des Travaux Publics du Canada 5

CANAUX,

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Remarques générales 6
Table des distances 6
Canal de Lachine 7
Canal de Beauharnois 12
Canal de Cornwall 16
Canal de la Pointe Farran 20
Canal du Rapide Plat 22
Canal des Galops 23
Canal Welland (Tronc principal et embranchement) 25
Canal de la Baie de Burlington 36
Service du remorquage entre les Canaux du St. Laurent 37
Lac St. Pierre (Creusage d'un chenal) 38
Battures du Lac Ste. Claire (Creusage d'un chenal) 42
Ouvrages projetés { Navigation des Rapides du St. Laurent 44
Canal de la Baie Murray 47

DE MONTRÉAL À KINGSTON, PAR L'OUTAOUAIS.

Remarques générales 49
Table des distances 50
Ecluse Ste. Anne 50
Canaux Militaires 53
Canal de Carillon 54
Canal de la Chute à Blondeau 55
Canal de Grenville 56
Canal Rideau 58
Navigation de la Rivière Tay 63

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN.

Remarques générales 64
Table des distances 65
Ecluse et barrage de St. Ours 65
Canal Chambly 68
Etude d'un canal projeté entre le St. Laurent et le Lac Champlain 70

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

Remarques générales 73
Table des distances 74

NAVIGATION DE MONTRÉAL AU LAC HURON, PAR L'OUTAOUAIS ET LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

Canal des Chats 83
Exploration sur la Rivière des Outaouais et la Rivière des Français 84

OUVRAGES SUR LES RIVIERES NAVIGABLES.

Page.
Rivière Thames 86
Le détroit entre le lac Simcoe et le lac Couchichingue 86
Piliers des Rapides du Richelieu (Rivière St. Laurent) 86

HAVRES ET JETEES.

(D'après l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant le St. Laurent.)

Remarques générales 87
Havre d'Amherst 87
Havre de la Baie de Gaspé 88
Jetée de Rimouski 88
" de la Rivière du Loup 88
" de la Rivière Ouelle 89
" de la Malbaie 89
" des Eboulements 89
" de L'Islet 89
Station de la Quarantine à la Grosse-Ile 90
Jetée de Berthier 90
Havre de Québec 90
Havre de Montréal 91
Piliers d'amarrage dans les Rapides du St. Laurent 91
Jetée de St. Anicet 91
Havre de Picton 91
Napanee 91
Havre de Presqu'ile 92
Havre de Cobourg 92
Port Hope 92
Whitby, autrefois Havre de Windsor 93
Havre de Toronto 94
Oakville 94
Port Dalhousie 95
Port Colborne 95
Port Maitland 95
Port Dover 96
Port Burwell 97
Port Bruce 97
Port Stanley 97
Rondeau 98
Penetangore ou Kincardine 99
Inverhuron 99
Saugeen ou Southampton 99
Port Elgin 99
Ile Chantry 100
Owen Sound 100
Meaford 101
Jetée de L'Orignal (Rivière des Outaouais) 101

PHARES, SIGNAUX ET BOUEES.

Remarques générales 101

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Remarques générales 103

DISTRICT DU SAGUENAY.

Rivière Saguenay 103

DISTRICT DU ST. MAURICE.

Rivière St. Maurice 104
Rivière Vermilion 105

DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Rivière des Outaouais 106
Rivière Gatineau 109

Page.
Rivière Madawaska 110
Rivière Coulonge 111
Rivière Noire 112
Rivière Petewawa 112
Rivière du Moine 114

CHEMINS ET PONTS.

BAS-CANADA.

Remarques générales 115
Liste des chemins 117

HAUT-CANADA

Remarques générales 115
Liste des chemins 119

EDIFICES PUBLICS.

Liste des Edifices Publics, sous le contrôle du Département des Travaux Publics 123

NAVIRES PROVINCIAUX.

Remarques générales 125

ARBITRES PROVINCIAUX.

Remarques générales 128
Liste des Etats annexés à ce rapport 129

INDEX DE L'APPENDICE.

ETATS FINANCIELS.

Page.

APPENDICE No. 1.—No. 1. Etat des divers travaux, sous le contrôle de ce Département qui sont en usage et produisent un revenu, indiquant, sous divers chapitres, les dépenses pour construction, et les sommes payées pour dommages aux propriétés, durant l'année expirée le 30 juin 1867; le coût total de construction, au 1er juillet 1867, des ouvrages dont le Département a le contrôle, enfin le coût des réparations et de régie durant l'année expirée le 30 juin 1867 3

No. 2—Etat des travaux publics, sous le contrôle de ce Département; incomplets et improductifs, indiquant la dépense pour construction sur ces ouvrages, durant l'année expirée le 30 juin 1867, le coût total de construction au 1er juillet 1867, et le coût des réparations et de régie durant l'année expirée le 30 juin 1867 3

No. 3.—Etats des divers travaux et édifices publics en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun revenu, mais utilisés pour le service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur ces travaux et édifices durant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total qu'ils ont absorbé jusqu'au 1er juillet 1867; aussi, le montant dépensé en réparations et frais d'entretien pendant la même période..... 4

No. 4.—Etat des dépenses de différents services sous le contrôle de ce Départment, durant l'année expirée le 30 juin 1867..... 6

No. 5.—Etat de la dépense encourue, sous le contrôle de ce Département, pour l'entretien et la régie des canaux militaires, pour l'année expirée le 30 juin 1867 6

No. 6.—Etat détaillé des dépenses encourues pour les réparations et l'entretien des phares provinciaux, durant l'année expirée le 30 juin 1867.... 7

No. 7.—Etat indiquant le montant total dépensé par ce Département, durant l'année expirée le 30 juin 1867, tel que détaillé dans les états précédents, numérotés 1, 2, 3, 4, 5 et 6 8

CANAUX.

DESCRIPTION DE LA CONDITION ACTUELLE DES OUVRAGES.

APPENDICE No. 3.—Rapport de J. G. Sippell, Ingénieur Résident, sur les Canaux de Lachine, Beauharnois, Chambly, St. Ours, Ste. Anne, Carillon, Chute à Blondeau et Grenville..... 12

Tableau des dimensions des déversoirs et canaux de dérivation sur le Canal Lachine..... 40

Tableau indiquant la position, les dimensions et l'état des aqueducs en siphon sous le Canal Lachine..... 41

Tableau indiquant la position, les dimensions, l'état, etc., des ponts fixes sur les déversoirs, etc., etc., du Canal Lachine 42

Tableau indiquant la position et les dimensions des piliers, caissons, etc., sur le Canal Lachine 43

Page.

APPENDICE No. 3.—Etat indiquant les pouvoirs d'eau et autres propriétés affermées sur la ligne du Canal Lachine, jusqu'au 30 juin 1867 44

Tableau donnant les dimensions, etc., des déversoirs et coursiers du Canal de Beauharnois 46

Tableau indiquant les dimensions, etc., des ponts fixes sur les déversoirs, coursiers, etc., du Canal de Beauharnois 47

Tableau indiquant les diverses bâtisses qui se trouvent sur le Canal de Beauharnois 48

APPENDICE No. 4.—Rapport de D. A. McDonell, Contrôleur, sur le Canal Cornwall 49

APPENDICE No. 5.—Rapport de M. Isaac N. Rose, Contrôleur, sur les Canaux de Williamsburgh, ou de la Pointe à Farran, du Rapide Plat et des Galops 54

APPENDICE No. 6.—Rapport de M. S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le Canal Welland 57

Do do sur le Canal de la Baie Burlington. 59

APPENDICE No. 7.—Rapport de M. James D. Slater, Contrôleur, sur le Canal Rideau 60

Etat indiquant les distances qui se trouvent entre les différentes stations du Canal Rideau, d'Outaouais à Kingston, les dimensions des écluses, le coût de construction des travaux, etc 68

APPENDICE No. 8.—Etat général indiquant les principales constructions et la force totale des pouvoirs d'eau concédés ou affermés sur les Canaux du Canada 70

POUVOIRS D'EAU, LOTS DE TERRE, ETC., LOUÉS SUR LES CANAUX.

APPENDICE No. 25.—Etat des pouvoirs d'eau, lots de terre et autres propriétés loués sur le Canal Lachine 294

Do do Canal de Beauharnois 298

Do do Canal de Cornwall 300

Do do Canaux de Williamsburgh 302

Do do Canal Welland 304

Do do Canal et Rivière Rideau 310

Do do Rivière des Outaouais 312

Do do Canal de Chambly 316

Do do Ecluse et Barrage de St. Ours. 316

Do do Rivière Trent 316

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET RÉPARATIONS EXÉCUTÉS PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1867.

APPENDICE No. 30.—Rapport de J. G. Sippell, Ingénieur, sur les Canaux de Lachine, Beauharnois, Chambly, St. Ours, Ste. Anne, Carillon, Chute à Blondeau et Grenville 338

Etat du montant des amendes et dommages perçus par ordre du Contrôleur, pour l'année expirée le 30 juin 1857, sur le Canal Lachine 343

Do do sur le Canal de Beauharnois 344

Do do Ecluse de St. Ours 344

Do do Canal Chambly 345

Do do Ecluse de Ste. Anne 346

Do do Canaux de Carillon et Grenville.. 346

APPENDICE No. 31.—Rapport de D. A. McDonell, Contrôleur, sur le Canal Cornwall 347

APPENDICE No. 32.—Rapport d'Isaac N. Rose, Contrôleur, sur les Canaux de Williamsburgh.. 348

APPENDICE No. 33.—Rapport de S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le Canal Welland 350

No. 1.—Etat indiquant le montant des loyers de pouvoirs d'eau et autres propriétés situés sur le Canal Welland, les arrérages de loyer et les paiements faits durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, avec la balance due 352

No. 2.—Etat indiquant les montants perçus sur les navires, etc., pour dommages aux constructions et infractions aux règlements du canal, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867 354

Page.

APPENDICE No. 34.—Rapport de S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le Canal de la Baie de Burlington 355

APPENDICE No. 35.—Rapport de James D. Slater, Contrôleur, sur le Canal Rideau 356

PROFONDEUR OU TIRANT D'EAU SUR LES BUSCS OU SEUILS DES ÉCLUSES DES CANAUX.

APPENDICE No. 46.—No. 1.—Profondeur d'eau sur les buscs ou seuils des écluses Nos. 1 et 5 du Canal Lachine..... 380

No. 2.— Do Nos. 6 et 14 du Canal Beauharnois..... 382

No. 3.— Do Nos. 15 et 21 du Canal Cornwall..... 384

No. 4.— Do No. 22 de la Pointe à Farran..... 386

No. 5.— Do No. 23 du Rapide Plat..... 387

No. 6.— Do No. 25 de la Pointe aux Iroquois 388

No. 6.— Do No. 1, Canal des Galops..... 389

No. 7.— Do No. 1, Port Dalhousie, Canal Welland..... 390

No. 7.— Do No. 27, Port Colborne, Canal Welland..... 391

No. 7.— Do No. 29, Port Maitland, Canal Welland..... 392

No. 8.— Do Canal du Sault Ste. Marie..... 393

No. 9.— Do Ecluse de St. Ours 393

No. 10.— Do No. 1, Canal Chambly..... 393

No. 11.— Do Ecluse Ste. Anne, Rivière des Outaouais..... 394

No. 12.— Do Ncs. 1 et 3, Canal Carillon..... 395

No. 13.— Do No. 4, Canal Chute à Blondeau 396

No. 14.— Do No. 5 et 11, Canal Grenville..... 397

No. 15.— Do Canal Rideau..... 398

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION SUR LES CANAUX PROVINCIAUX ET SUR LA RIVIÈRE HUDSON ET LE CANAL ÉRIÉ, ÉTAT DE NEW-YORK.

APPENDICE No. 47.—No. 2.—Tableau des dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur les Canaux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops, Welland, Baie de Burlington, Sault Ste. Marie, Ecluse de St. Ours, et du Canal de Chambly 400

No. 3.—Tableau des dates de l'ouverture et de la fermeture de l'écluse Ste. Anne et des Canaux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau 404

No. 4.—Tableau des dates du passage du premier et dernier navire passés par les écluses du Canal Rideau chaque saison, de 1835 à 1866, inclusivement. 404

No. 5.—Tableau des dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la Rivière Hudson, sur le Canal et le Lac Erié, de 1824 à 1864..... 406

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS, NOMBRE ET CLASSE DE NAVIRES, ETC., QUI ONT PASSÉ SUR LES CANAUX PROVINCIAUX.

APPENDICE No. 65.—Etat indiquant le nombre de passagers transportés sur les Canaux Provinciaux, durant les années ci-dessous mentionnées..... 478

APPENDICE No. 48.—No. 8.—Tableau indiquant le nombre, la classe et le chargement des navires qui ont passé, montant ou descendant, dans le Canal Lachine, de 1858 à 1866, inclusivement..... 415

No. 9.—Tableau montrant le nombre de navires qui ont passé dans le Canal de Beauharnois, de 1859 à 1866 inclusivement 417

No. 10.—Do do CANAL CORNWALL, do 417

No. 11.—Do do CANAL WILLIAMSBURGH, de 1861 à 1866..... 419

No. 12.—Do do CANAL WELLAND, du 1er janvier 1854 au 1er juillet 1867 420

No. 13.—Do do ECLUSE DE ST. OURS, de 1860 à '66 inclusivement 422

Page.

APPENDICE No. 48.—No. 14.—Tableau montrant le nombre de navires qui ont passé dans le Canal Chambly, de 1859 à '66, inclusivement. 422

No. 15.—Do do Ecluse de Ste. Anne, de 1855 à 1866, inclusivement 423

No. 16.—Do do Canaux de Carillon et Grenville, de 1865 à 1866, inclusivement 424

No. 17.—Do do Canal Rideau, de 1864 à 1866, inclusivement. 424

No. 18.—Do do Canal Rideau, aux Moulins de Kingston, de 1864 à 1866, inclusivement..... 424

APPENDICE No. 66.—Etat indiquant le nombre de Vaisseaux de toute espèce qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, de 1857 à 1867, distinguant les Vaisseaux Canadiens des Américains..... 479

PRODUITS APPORTÉS À MONTRÉAL PAR LA VOIE DES CANAUX DU ST. LAURENT.

APPENDICE No. 50.—No. 1.—Tableau de la quantité de produits apportés à Montréal par les Vapeurs et autres Vaisseaux, par la voie des Canaux du St. Laurent, du 1er juillet 1866 au 30 juin 1867 426

No. 2.—Tableau comparatif des produits de l'Ouest apportés au port de Montréal par la voie des Canaux du St. Laurent, durant l'année expirée le 31 décembre 1866, et les exportations durant la même période 426

FARINE FABRIQUÉE SUR LES CANAUX.

APPENDICE No. 51.—No. 1.—Tableau de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux moulins et magasins de la Côte St. Paul, aux écluses St. Gabriel et aux basins Nos. 2 et 4 du Canal Lachine, durant l'année 1866. 428

No. 2.—Tableau de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux moulins et magasins des écluses No. 22, Pointe Farran, No. 23, Morrisburgh, No. 25, Iroquois, et No. 26, Edwardsburgh, (Canaux de Williamsburgh,) durant l'année 1866..... 428

No. 3.—Tableau de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux Moulins, etc., le long de la ligne du Canal Welland, durant l'année 1866..... 429

PROCLAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations relatives aux Péages et Règlements sur les Canaux..... 438

ACTES, ETC., CONCERNANT LES CANAUX MILITAIRES.

APPENDICE No. 60.—Sommaire des actes, etc., concernant les Canaux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau..... 456

REVENU BRUT ET NET, ETC., SUR LES CANAUX, DE 1857 A 1867.

APPENDICE No. 63.—Tableau du Revenu brut de toutes sources, sur les Canaux Provinciaux, savoir ; Péages perçus sur les Navires, les Marchandises, les Passagers ; recettes provenant de Loyers, Emmagasinages, Hivernage, Quaiage, Dommages et Amendes, pour chaque année, de 1857 à 1867, inclusivement (Etats Nos. 1 à 11.) 461

APPENDICE No. 64—Etat indiquant le tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé par les Canaux Provinciaux,—le Revenu brut des péages perçus sur iceux, et de toutes autres sources,—le coût de l'entretien, de la régie, de la perception des péages, etc., et le revenu net, pour chaque année, depuis 1857 à 1867, inclusivement (Etats Nos. 1 à 11)..... 467

APPENDICE No, 67.—Etat récapitulatif indiquant le nombre des Vaisseaux et Passagers,—le tonnage brut des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux,—le revenu brut et net de toutes sources perçu sur iceux, avec les déductions spécifiées, pour chaque année, depuis 1857 jusqu'à 1867, inclusivement 480

REVENUS PROVENANT DES CANAUX ET D'AUTRES OUVRAGES.

APPENDICE No. 70.—Revenu et dépense sur les anciens Canaux des Cascades, du Rocher Fendu (*Split Rock*) et du Côteau du Lac, de 1815 à 1834 573

Page.

APPENDICE No. 69.—Etat indiquant le revenu provenant des Travaux Publics, et les recettes à compte d'intérêt sur les ventes d'iceux, dans la Province du Canada, entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867, savoir :

Canaux 485

Travaux du District de Newcastle..... 485

DÉPENSE POUR LA CONSTRUCTION, ETC., DES CANAUX.

APPENDICE No. 1—No. 1.—Etat des divers travaux sous le contrôle de ce Département qui sont en usage et produisent un revenu ; indiquant sous divers chapitres les dépenses faites pour construction, les sommes payées pour dommages aux propriétés, et le coût des réparations et de régie, durant l'année expirée le 30 juin 1867 ; aussi, le coût total des constructions, sous ce Département, au 1er juillet 1867..... 3

No. 2.—Etat des Travaux Publics sous le contrôle de ce Département, incomplets et improductifs, indiquant la dépense pour construction, et le coût des réparations et de régie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, et la dépense totale pour la construction, jusqu'au 1er juillet 1867 3

No. 3—Etat des divers Travaux Publics en voie de construction, sous le contrôle de ce Département ne produisant aucun revenu, mais qui servent au service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur iceux pour construction, réparations et régie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867. Aussi, la dépense totale jusqu'au 1er juillet 1867..... 6

No. 5.—Etat de la dépense encourue sous le contrôle de ce Département pour l'entretien et la régie des Canaux de l'Artillerie, pour l'année expirée le 30 juin 1867..... 6

APPENDICE No. 28.—Tableau des frais annuels de réparations et de service des Canaux, du 1er janvier 1860 au 30 juin 1867..... 334

APPENDICE No. 29.—Etat des dépenses sur le Canal Welland, avec indication des déboursés faits pour les anciens et nouveaux travaux ; ces derniers étant surtout pour l'élargissement du Canal..... 336

APPENDICE No. 61.—Tableau des frais annuels de réparations et de service des Canaux de Rideau, Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, du 1er janvier 1857 au 30 juin 1867 458

APPENDICE No. 70.—Etat présenté par G. F. Baillairgé, I. C., montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Canaux du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; et 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Les Canaux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh et Welland. 488

Le Canal de la Baie de Burlington, les battures du Lac Ste. Claire, le Lac St. Pierre et les Rapides de Lachine, du Côteau et des Cèdres..... 489

Le montant des dommages causés par l'eau depuis la construction des barrages à la tête du Canal Beauharnois, de 1851 à 1867 569

ANCIENS CANAUX.

Dépense et revenu sur les anciens Canaux des Cascades, du Rocher Fendu (*Split Rock*) et du Côteau du Lac, de 1815 à 1834..... 573

NAVIGATION DE MONTRÉAL A KINGSTON, PAR L'OUTAOUAIS.

Ecluse de Ste. Anne, Canaux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau, et la Rivière Tay 490

NAVIGATION DE MONTRÉAL AU LAC HURON, PAR L'OUTAOUAIS.

Canal des Chats 491

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN.

Page.
Ecluse et barrage de St. Ours et le Canal Chambly 491

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Ecluse et barrage à l'Ile Myers 492
Ecluse, canal et barrage aux Rapides Chisholm 492
Do do Rapides de Crooks (Hastings) 492
Do do Rapides de Whitlas (près de Peterborough). 492
Do do Rapides de Bobcaygean 492
Do do Rapides de Scugog (autrefois Moulins de Purdy, aujourd'hui ville de Lindsy) 492
Enlèvement d'obstacles à la navigation dans la Rivière Scugog 492
Navigation de la Grande Rivière 493
Canal Desjardins 493

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

APPENDICE No. 70.—Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada) 566

RÉFÉRENCES AU SUJET DES DÉPENSES.

APPENDICE No. 70.—Canaux de Lachine et de Beauharnois 568
Canal Cornwall 569
Canaux de Williamsburgh 570
Canal Welland 570
Baie de Burlington 571
Battures du Lac Ste. Claire 572
Lac St. Pierre 572
Rapides de Lachine, du Côteau et des Cèdres 572
Ecluse de Ste. Anne 574
Canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville 574
Canal Rideau 574
Rivière Tay 575
Canal des Chats 575
Ecluse et barrage de St. Ours, et Canal Chambly 576
Rapides de Chisholm 577
Ecluses de Crooks, Whitlas, Bobcaygean et Lindsay 577
Navigation de la Grande Rivière 579
Canal Desjardins 579

OUVRAGES SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

DÉPENSES.

APPENDICE No. 70.—Etat montrant: 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° La dépense à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir:

Bas-Canada { Rapides du Richelieu ..... / Rivière du Nord ..... } 494
Haut-Canada { Le Détroit (Lac Simcoe) ..... / Rivière Thames ..... }

(Voir aussi l'Appendice No. 1, Etat No. 3, page 6.)

TABLEAU SYNOPTIQUE DE LA DÉPENSE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Page.
Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada)..... 566

HAVRES ET JETÉES.

DESCRIPTION DE L'ETAT ACTUEL DES OUVRAGES.

APPENDICE No. 9.—Rapport de S. D. Woodruff, Contrôleur, sur les ouvrages du Havre de Port Dover 72

DESCRIPTION DES OUVRAGES EXÉCUTÉS PENDANT L'ANNÉE 1866–7.

APPENDICE No. 36.—Rapport de S. D. Woodruff, Contrôleur, sur les ouvrages du Havre du Port Dover..... 359

HAVRES VENDUS OU QUI DOIVENT L'ÊTRE.

APPENDICE No. 26.—Etat montrant les Havres vendus à des Compagnies incorporées, etc., en vertu des Actes 12 Vict., chap. 5, et 13 et 14 Vict., chap. 14 318
Etat montrant les Havres vendus ou devant être vendus à des Municipalités, dans le Haut-Canada, en vertu de l'Acte 12 Vict., chap. 12..... 320

PROCLAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations au sujet des péages et réglements des Havres..... 439

REVENU DES HAVRES.

APPENDICE No. 69.—Etat du revenu des Ouvrages Publics et recettes provenant de l'intérêt sur la vente de ces ouvrages, dans la province du Canada, depuis le 1er juillet 1866 jusqu'au 30 juin 1867..... 485

DÉPENSES POUR LA CONSTRUCTION, ETC., DES HAVRES ET JETÉES.

APPENDICE No. 1.—Etat (No. 3) des divers Ouvrages Publics construits ou en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun intérêt direct, mais utilisés pour le service public, et autorisés par allocations législatives—indiquant les frais de construction, de réparations et de régie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total que ces travaux ont absorbé, jusqu'au 1er juillet 1867..... 5
APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :
Havres et Jetées { Bas-Canada 495
Haut-Canada 497

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Bas-Canada..... 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada) 566

PHARES, BOUÉES ET SIGNAUX.

DESCRIPTION DE LA CONDITION ACTUELLE DES OUVRAGES.

Page.

APPENDICE No. 10.—Tableau des PHARES du Canada, montrant les noms, position, particularités, dimensions, etc., de ces ouvrages, construits ou en voie de construction et sous le contrôle du Département des Travaux Publics et des Maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, ou de compagnies et de particuliers, savoir :

SECTION I.—Liste des phares entre le Détroit de Belle-Ile et Québec et entre Québec et Platon, construits par le Département des Travaux Publics et placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.... 74

SECTION II.—Liste des phares entre Québec et Montréal (non compris ceux entre Québec et Platon) construits et contrôlés par la Maison de la Trinité de Montréal..... 78

SECTION III.—Liste des phares au-dessus de Montréal, sur le St. Laurent, les Lacs, la Rivière des Outaouais, sous le contrôle du Département des Travaux Publics 82

SECTION IV.—Liste des phares au-dessus de Montréal, sur le St. Laurent et les Lacs, confiés aux soins des Commissaires de Havres ou de particuliers..... 90

Tableau des BOUÉES et SIGNAUX du St. Laurent :

SECTION I.—Description des bouées et signaux du St. Laurent, sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec..... 92

SECTION II.—Liste des bouées placées par la Maison de la Trinité de Montréal, indiquant leur position et si elles sont de bois ou de fer..... 97

DESCRIPTION DES OUVRAGES EXÉCUTÉS PENDANT L'ANNÉE 1866–7.

APPENDICE No. 37.—Rapport de D. C. Smith, Contrôleur, sur les phares au-dessus de Montréal. 360

PROCAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations concernant les péages et réglements sur les phares et autres ouvrages publics..... 440

DEPENSES SUR LES PHARES.

APPENDICE No. 1.—No. 3.—Etat des divers Ouvrages Publics construits ou en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun intérêt direct, mais utilisés pour le service public, et autorisés par allocations législatives—indiquant les frais de construction, de réparations et de régie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total que ces travaux ont absorbé, jusqu'au 1er juillet 1867..... 5

No. 6.—Etat détaillé des dépenses en frais de réparations et de régie, sur les phares de la Province, sous le contrôle du Département des Travaux Publics, pour l'année expirée le 30 juin 1867 7

APPENDICE No. 62.—Etat montrant les dépenses pour construction, frais d'installation, etc., des principaux phares construits par le Département des Travaux Publics, depuis l'Union (10 février 1841) jusqu'à la Confédération (1er juilet 1867)..... 459

APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :

Phares, Signaux et Bouées, etc.

Bas-Canada 504

Do (construits par les Bureaux de la Trinité de Québec et de Montréal)..... 556

Haut-Canada..... 506

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Page.
Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada 566

APPENDICE No. 70.—Références au sujet des dépenses sur les phares du Bas et du Haut-Canada 580

GLISSOIRES, BARRAGES, JETEES ET ESTACADES.

DESCRIPTION DE L'ETAT ACTUEL DES OUVRAGES.

APPENDICE No. 11.—Rapport de D. Boulanger, Contrôleur, sur les ouvrages de la Rivière Saguenay 98

APPENDICE No. 12.—Rapport de H. R. Symmes, Contrôleur, sur les ouvrages du St. Maurice.. 99

APPENDICE No. 13.—Rapport de Horace Merrill, Contrôleur, sur les ouvrages de la Rivière des Outaouais 106

APPENDICE No. 14.—Rapport de G. W. Ranney, Contrôleur, sur les ouvrages de la Rivière Trent 119

APPENDICE No. 15.—Etat général par G. F. Baillairgé, I. C., montrant la nature et l'étendue des ouvrages du Gouvernement et des communications par eau, sur la Rivière Trent et ses Tributaires ; de même qu'un apperçu du projet de communication intérieure, par eau, entre le lac au Riz et le Lac Huron, proposé par N. H. Baird, I. C. en 1836 126

APPENDICE No. 17.—Tableau des Glissoires, Barrages, Piliers et Estacades du Canada, destinés à faciliter au bois l'accès des Ports de Mer ; montrant la situation, les dimensions, le coût, etc., de ces ouvrages de la Province, construits, en voie de construction ou administrés par le Département des Travaux Publics, et de ceux placés sous un contrôle local, par G. F. Baillairgé, I. C 136

DESCRIPTION DES OUVRAGES EXÉCUTÉS DURANT L'ANNÉE 1866–7.

APPENDICE No. 38.—Rapport de D. Boulanger, Contrôleur, sur les ouvrages du Saguenay.... 362

APPENDICE No. 39.—Rapport de H. R. Symmes, Contrôleur, sur les ouvrages du St. Maurice.. 363

APPENDICE No. 40.—Rapport de Horace Merrill, Contrôleur, sur les ouvrages de l'Outaouais.. 365

APPENDICE No. 41.—Rapport de G. W. Ranney, Contrôleur, sur les ouvrages de la Rivière Trent 367

PROCLAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations concernant les péages et réglements sur les Glissoires et Estacades 439

REVENU BRUT ET NET SUR LES GLISSOIRES.

APPENDICE No. 68.—Etat montrant le revenu brut, les dépenses pour frais de réparations, de régie, de perception des péages, etc., et le revenu net, sur les glissoires de la province, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867 :

No. 1.—*Glissoires du Saguenay* 482

No. 2.—*Glissoires du St Maurice* 482

No. 3.—*Glissoires de la Rivière des Outaouais* 483

No. 4.—*Glissoires de la Rivière Trent* 484

Résumé des états Nos. 1, 2, 3, 4, montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie, de perception, des péages, etc., et le revenu net sur les glissoires de la province, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867 484

APPENDICE No. 69.—Etat du revenu des Travaux Publcs et recettes provenant des intérêts sur les ventes de ces ouvrages, dans la province du Canada, entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867 485

DÉPENSES SUR LES GLISSOIRES, ETC.

Page.

APPENDICE No. 1.—No. 1.—Etat des divers travaux, sous le contrôle de ce Département qui sont en usage et produisent un revenu ; indiquant sous divers chapitres les dépenses faites pour construction, les sommes payées pour dommages aux propriétés, et le coût des réparations et de régie, durant l'année expirée le 30 juin 1867 ; aussi, le coût total des constructions, sous ce Département, au 1er juillet 1867 3

APPENDICE No. 16.—Extrait du compte des glissoires de la Trent, depuis 1855 jusqu'à 1866, inclusivement 134

APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juiller 1867) ; 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :

Glissoires, Barrages, Piliers et Estacades.

Bas-Canada 508
Bas et Haut-Canada 509
Haut-Canada 513
Résumé des dépenses 516

RÉSUMÉ DES DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada) 566

APPENDICE No. 70.—Références concernant les dépenses sur :—

Les Glissoires de la Rivière Saguenay 582
Do Rivière St. Maurice 582
Do Rivière des Outaouais 582
Do Rivière Trent 584

CHEMINS.

DESCRIPTION DE L'ÉTAT ACTUEL DES OUVRAGES.

APPENDICE No. 18.—Rapport de Joseph Rosa, Contrôleur, sur les Chemins Métapédiac et Ristigouche 162

APPENDICE No. 19.—Etat tabulaire des routes en Canada, confectionnées, améliorées ou en voie de construction, sous le contrôle du Département des Travaux Publics, y compris la Grande Route Provinciale depuis le Bassin de Gaspé, sur le côté Sud du Golfe St. Laurent, et depuis Portneuf, 181 milles en bas de Québec, sur la rive Nord du Fleuve St. Laurent, Bas-Canada, jusqu'à Sandwich, sur la Rivière Détroit et jusqu'au Port Sarnia, au pied du Lac Huron, Haut-Canada, et de leur prix de revient depuis l'époque de l'Union des deux Provinces, 10 février 1841,—par G. F. Baillairgé, I. C 170

Tableau descriptif des chemins et ouvrages sous le contrôle de la Commissions des chemins à barrières de la rive Nord de Québec 178

Tableau descriptif des chemins et ouvrages sous le contrôle de la Commission des chemins à barrières de la rive Sud de Québec 180

Chemins, etc., sous le contrôle de la Commission des chemins à barrières de Longueuil 180

Tableau descriptif des chemins et travaux sous le contrôle de la Commission des chemins à barrières de Montréal 182

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS PENDANT L'ANNEÉ 1866–7.

APPENDICE No. 42.—Rapport de Joseph Rosa, Contrôleur, sur les Chemins Métapédiac et Ristigouche 369

CHEMINS ABANDONÉS, VENDUS OU À ETRE VENDUS.

Page.

APPENDICE No. 26.—Etat montrant les chemins publics, etc., vendus à des Compagnies incorporées, etc., en vertu des actes 12 Vict., c. 5, et 13 et 14 Vict. c. 14 318

Etat indiquant les chemins publics, etc., vendus à des Corps Municipaux dans le Haut-Canada, en vertu de l'Acte 12 Vict., chap. 12 320

Etat indiquant les Chemins, etc., dans le Bas-Canada, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, et être sous celui des Autorités Municipales de la localité dans laquelle ces Chemins et Ponts sont situés, et des officiers d'iceux 322

Etat indiquant les Chemins, etc., dans le Haut-Canada, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria 324

PROCLAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations au sujet des péages et règlements sur les chemins..... 440

SOMMAIRE DES ACTES CONCERNANT LES CHEMINS À BARRIÈRES, ETC., DANS LE BAS-CANADA.

APPENDICE No. 57.—Québec, Rive Nord 443
Québec, Rive Sud 446
Chemins à Barrières de Longueuil et Chambly 447
Chemins à Barrières, etc., près de Montréal 447
Chemin de la Côte St. Michel 449

APPENDICE No. 59.—Divers Actes au sujet des Chemins en général 455

REVENU DES CHEMINS.

APPENDICE No. 69.—Etat des revenus provenant des Travaux Publics, et les recettes, à compte d'intérêt sur les ventes d'iceux, dans la Province du Canada, entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867 485

DÉPENSES SUR LES CHEMINS.

APPENDICE No. 1.—Etat (No. 3) des divers travaux et édifices publics en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun revenu, mais utilisés pour le service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur ces travaux et édifices durant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total qu'ils ont absorbé jusqu'au 1er juillet 1867; aussi, le montant dépensé en réparations et frais d'entretien pendant la même période 4

APPENDICE No. 70.—Etat indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des travaux publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province, savoir:

Bas-Canada.. { Grands Chemins, etc 517
Chemins de Colonisation 518
Chemins à Barrières 518

Haut-Canada. { Grands Chemins, etc 520
Chemins de Colonisation 521
Chemins à Barrières 520

RÉSUMÉ DES DÉPENSES SUR LES OUVRAGES PUBLICS.

APPENDICE No. 70.—Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada 566
Références au sujet de la dépense sur les chemins 585

PONTS.

DESCRIPTION DE L'ÉTAT ACTUEL DES OUVRAGES.

Page.

APPENDICE No. 20.—Tableau des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., de ces travaux exécutés, en voie de l'être, améliorés ou réparés, par le Département des Travaux Publics—par G. F. Baillairgé, I. C.... 184

PONTS ABANDONNÉS, VENDUS OU À ÊTRE VENDUS.

APPENDICE No. 26.—Etat indiquant les Ponts, etc., vendus à des compagnies incorporées, etc., en vertu des actes 12 Vict., chap. 5, et 13 et 14 Vict., chap. 14..... 318

Etat indiquant les Ponts, etc., vendus ou à être vendus à des corps municipaux, dans le Haut-Canada, en vertu de l'acte 12 Vict., chap. 12..... 320

Etat indiquant les Ponts, etc., dans le Bas-Canada, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, et être sous celui des Autorités Municipales de la localité dans laquelle ces Chemins et Ponts sont situés, et des Officiers d'iceux..... 322

Etat des Ponts, etc., dans le Haut-Canada, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, en vertu de l'acte 13 et 14 Victoria. 324

Etat des Ponts déclarés par Proclamation, publiée dans la *Gazette du Canada*, comme n'étant plus sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics..... 327

PROCLAMATIONS.

APPENDICE No. 55.—Proclamations au sujet des péages et réglements sur les ponts..... 441

ACTES CONCERNANT LES PONTS, ETC.

APPENDICE No. 59.—Divers actes concernant les Travaux Publics..... 455

REVENU DES PONTS.

APPENDICE No. 69.—Etat du revenu des Travaux Publics et recettes provenant des intérêts sur les ventes de ces ouvrages, dans la province du Canada, entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867..... 485

DÉPENSES SUR LES PONTS.

APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; et 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :—

Ponts { Bas-Canada 522
Ponts { Haut-Canada 522

RÉSUMÉ DES DÉPENSES POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

APPENDICE No. 70.—Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Résumé général (Bas et Haut-Canada)..... 566
Références concernant les dépenses sur les ponts 589

EDIFICES PUBLICS.

DESCRIPTION DE L'ÉTAT ACTUEL DES OUVRAGES.

Page.

APPENDICE No. 21.—Rapport de John Page, Ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, sur les Edifices Publics à Outaouais 205

APPENDICE No. 22.—Rapport de F. P. Rubidge, sur le Rideau Hall, Outaouais 251

APPENDICE No. 23.—Rapport de G. F. Baillairgé, I.C., sur les Bâtisses Publiques, construites ou améliorées par le Département des Travaux Publics 254

APPENDICE No. 27.—Liste des Edifices Publics, etc., appartenant au Gouvernement 328
Liste des Palais de Justice et Prisons de District dans le Bas-Canada 332
Liste des Palais de Justice de Comté et de Circuit dans le Bas-Canada .. 333

DESCRIPTION DES OUVRAGES EXECUTES DURANT L'ANNÉE 1866–7.

APPENDICE No. 43.—Rapport de P. Gauvreau, Surintendant, sur les Bâtisses Publiques sous son contrôle 373

DEPENSES SUR LES EDIFICES PUBLICS.

APPENDICE No. 1.—No. 3.—Etat des divers Ouvrages Publics construits ou en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun intérêt direct, mais utilisés pour le service public, et autorisés par allocations législatives—indiquant les frais de construction, de réparations et de régie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total que ces travaux ont absorbé, jusqu'au 1er juillet 1867 5

APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; et 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :

Edifices Publics.

Bas-Canada 523
Do (supplément) 551
Haut-Canada 540
Do (Palais de Justice et Prisons) 600

HÔPITAUX, ASILES ET INSTITUTIONS CHARITABLES RECEVANT DES ALLOCATIONS DU PARLEMENT.

Bas-Canada. { Hôpitaux 592
Asiles et Institutions Charitables 594–95

Haut-Canada. { Hôpitaux 593
Asiles et Institutions Charitables 594–95

RESUMÉ DES DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Bas-Canada 562
Haut-Canada 564
Tableau général (Bas et Haut-Canada) 566

APPENDICE No. 70.—Références au sujet des dépenses sur les Edifices Publics ..... { 590 599

NAVIRES PROVINCIAUX.

DESCRIPTION.

APPENDICE No. 24.—Rapport de F. Buteau, sur les Vapeurs Provinciaux 291

DÉPENSES.

Page.

APPENDICE No. 1.—No. 4.—Etat des dépenses pour certains services sous le contrôle de ce Département, pendant l'année exirée le 30 juin 1867 6

APPENDICE No. 44.—Comptes courants des Vapeurs Provinciaux avec le Département des Travaux Publics 377

APPENDICE No. 70.—Etat montrant : 1° Les dépenses du Gouvernement Provincial, pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; et 3° Les dépenses à même d'autres fonds que ceux du Gouvernement, savoir :

APPENDICE No. 70.—Bateaux dragueurs, Bas-Canada 553
Do Haut-Canada 553
Doris 553
La Canadienne 553
Napoléon III 554
Queen Victoria 555
Lady Head 555
Advance 555
Admiral 555
Canonnières. { Vapeur Michigan 555
Do Rescue 555

ARBITRES OFFICIELS.

RECLAMATIONS ET JUGEMENTS.

APPENDICE No. 45.—Etat des jugements rendus par les Arbitres officiels et des réclamations encore pendantes, pour l'année expirée le 30 juin 1867 378

DEPENSES SUR JUGEMENTS ET SENTENCES POUR L'ANNEE 1866–7.

APPENDICE No. 1.—Etat (No. 4) des dépenses sur différents services sous ce Département, pendant l'année expirée le 30 juin 1867 6

CHEMINS DE FER.

APPENDICE No. 70.—Références au sujet des dépenses 605

Tableau montrant le nom d'incorporation de chaque chemin de fer, le nom, la longueur et la date de l'ouverture de chaque section de chemin de fer dans le Bas et le Haut-Canada 607

Tableau du matériel roulant, etc., des chemins de fer 610

Tableau général montrant la longueur, la date de l'ouverture et le coût des chemins de fer dans les provinces-unies du Bas et du Haut-Canada, —les proportions de matériel roulant pour chaque 100 milles,—le nombre de passagers par mille par année,—les recettes sur les passagers et sur le fret, et les frais de roulage, par mille, par année, 1866 .. 612

Etat indiquant le montant de chaque contrat pour les diverses sections du Grand Tronc, tels que fournis par Joseph Elliott, Secrétaire et Trésorier de la Compagnie en 1861, époque à laquelle ce chemin de fer était complété ou à peu près 614

Etat montrant les prêts du Gouvernement à chaque Municipalité, l'objet pour lequel ces avances furent faites, jusqu'au 31 décembre 1864, à même le fonds d'emprnnt municipal du Bas-Canada 615

Etat des placements de fonds par les Municipalités du Haut-Canada, à même des emprunts faits sur le crédit du fonds d'emprunt municipal, 617

COUT DES CHEMINS DE FER SOUS-MENTIONNES.

Page.
APPENDICE No. 70.—1. Great Western 559
2. Grand Tronc 558
3. Northern 559
4. Buffalo et Lac Huron 558
5. London et Port Stanley 559
6. Cobourg, Peterboro' et Marmora 559
7. Erié et Ontario 559
8. Outaouais et Prescott 559
9. Montréal et Champlain 558
10. Carillon et Grenville 559
11. St. Laurent et Industrie 559
12. Port Hope, Lindsay et Beaverton 559
13. Welland 559
14. Brockville et l'Outaouais 559
15. Stanstead, Shefford et Chambly 559
16. Peterboro' et Lac Chemung 559

RESUMÉ DES DEPENSES SUR LES CHEMINS DE FER.

Bas-Canada 560
Haut-Canada 560

ARRIVEE, DEPART, ETC., DES VAPEURS D'OUTRE-MER ET AUTRES, DES VOILIERS, DANS LES PORTS CI-DESSOUS MENTIONNES.

Port de Québec.

APPENDICE No. 48.—No. 1.—Etat du nombre de Navires, avec leur chargement collectif, arrivés d'outre-mer, dans le port, chaque année, depuis 1764 jusqu'à 1866 inclusivement, distinguant les vapeurs des voiliers, de 1831 à 1866 inclusivement, et les navires faisant le cabotage, depuis 1853 jusqu'à 1866 inclusivement, le nombre d'hommes employés, etc 407

No. 2.—Etat relatif aux Navires engagés dans le Commerce de Québec, montrant le nombre de voyages faits, et le nombre de navires perdus, dans les années 1840 à 1849 inclusivement 409

No. 3.—Tableau du nombre de Navire d'arrivée et de partance, dans ce port, du 6 janvier 1840, au 31 décembre 1866 409

No. 4.—Etat comparatif indiquant le nombre de Navires étrangers entrés dans le port, chargés ou sous lest, leur tonnage, leur nationalité, le port d'où ils viennent, la valeur du chargement et les droits payés, pour les années expirées le 31 décembre 1865 et 1866 410

Port de Montréal.

No. 5.—Etat montrant les dates de l'arrivée et du départ, le tonnage, etc., des Navires d'outre-mer, pour chaque année, de 1854 à 1866 inclusivement 412

No. 6.—Etat du nombre de vapeurs de rivière et de voiliers, avec leur tonnage, de 1851 à 1866 inclusivement; aussi, le plus grand nombre de navires réunis dans le port, avec leur tonnage 413

Ports de Québec, Montréal, Kingston et Toronto.

No. 7.—Etat montrant les dates de l'arrivée et du départ des Navires d'outre-mer et des vapeurs de rivière aux ports ci-dessus, de 1830 à 1867. 414

NAVIRES DE LONG COURS CONSTRUITS A QUEBEC, DE 1787 A 1866.

APPENDICE No. 52.—Liste du nombre et du tonnage de Navires de long cours construits à Québec, depuis la date indiquée par les archives (1787); indiquant ceux qui ont plus ou moins que 100, 500, 1,000 et 1,500 tonneaux et au-dessus. 430

NAVIRES NAUFRAGES ET ECHOUES DANS LE GOLFE ET LE FLEUVE ST. LAURENT.

Page.

APPENDICE No. 53.—Etat indiquant le nombre de Navires naufragés et échoués dans le Golfe et le Fleuve St. Laurent, de 1840 à 1866 inclusivement..... 432

DROITS SUR LES NAVIRES A QUEBEC ET A NEW-YORK.

APPENDICE No. 49.—Droits comparés à Québec et à New-York, sur un Navire de 700 tonneaux, tirant au moins 15 pieds et au plus 18 pieds..... 425

VAPEURS D'OUTRE-MER, TRANSPORTANT LES MALLES DE LIVERPOOL A QUEBEC ET A PORTLAND.

APPENDICE No. 54.—Etat des passages, nombre des passagers et cargaisons des Vapeurs de la "Compagnie des Vapeurs Océaniques de Montréal," ayant le contrat pour le transport des malles entre Liverpool, Québec et Portland, du 9 novembre 1865 au 4 décembre 1866 435

PRODUITS REÇUS AUX PORTS CI-DESSOUS.

APPENDICE No. 50.—No. 1—Etat du montant des produits reçus à MONTRÉAL, par Vapeurs et autres Navires, et par la voie des Canaux du St. Laurent, depuis le 1er juillet 1866, jusqu'au 30 juin 1867..... 426

No. 2.—Tableau comparatif des produits de l'Ouest apportés au port de Montréal, par la voie des Canaux du St. Laurent, durant l'année expirée le 31 décembre 1866, et les exportations durant la même période..... 426

No. 3.—Tableau de la quantité de produits reçus, dans le port de Québec, par voie ferrée, vapeurs et autres navires, durant l'année 1866..... 427

No. 4.—Tableau de la quantité de produits reçus, dans le port de Toronto, par vapeurs et autres navires, durant la saison navigable de 1866..... 427

TABLE DES DISTANCES.

APPENDICE No. 2.—Depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond du Lac, à la tête du Lac Supérieur..... Navigation du St. Laurent. 9

De Québec à Liverpool, par le Détroit de Belle-Ile et Malin Head, au Nord de l'Irlande ..... Navigation du St. Laurent. 9

De la tête du Lac Supérieur à Liverpool, par le Détroit de Belle-Ile et le Nord de l'Irlande..... Navigation du St. Laurent. 10

De Québec à Liverpool, par le Cap de Raze et Malin Head, au Nord de l'Irlande..... Navigation du St. Laurent. 10

De la tête du Lac Supérieur à Liverpool, par le Cap de Raze et le Nord de l'Irlande..... Navigation du St. Laurent. 10

Navigation des Lacs..... 11

APPENDICE No. 56.—Des principaux Ports de mer de l'Amérique du Nord à Liverpool, au Havre, à la Havane et à Rio Janeiro..... 442

APPENDICE No. 20½.—No. 1.—De Québec au Bassin de Gaspé, par la Grande Route Provinciale, sur la Rive Sud du St. Laurent jusqu'à Ste. Flavie, et de là par le Chemin Métapédiac et le Grand Chemin de la Rive Nord de la Baie des Chaleurs..... 196

No. 2.—De Québec au Bassin de Gaspé, par le Grand Chemin Provincial, sur la Rive Sud du St. Laurent, jusqu'à Ste. Anne des Monts; de là par le chemin projeté, jusqu'à la Grande Rivière aux Renards; de là, par le nouveau chemin, à l'Anse aux Griffons et à la Péninsule, et la traverse de la Baie de Gaspé 197

No. 3.—De Québec à Halifax, par le Chemin Métapédiac..... 198

No. 4—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Fredericton, St. Jean et Amherst..... 199

No. 5.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, St. Andrew's, St. Jean et Windsor, à travers la Baie de Fundy..... 199

No. 6.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Fredericton, St. Jean et Annapolis, à travers la Baie de Fundy..... 199

Page.

APPENDICE No. 20½—No. 7.—De Québec à St. Andrew's, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata, les Grandes Chutes et Woodstock 200

No. 8.—De Québec à St. Jean, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata, les Grandes Chutes, Woodstock et Fredericton... 201

No. 9.—De Québec à St. Jean, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin de Témiscouata, les Grandes Chute, Woodstock et St. Andrew's. 202

No. 10.—De Halifax à Liverpool, par le Cap Clair 203
" St. Jean à Liverpool, par le do 203
" Portland à Liverpool, par le Cap au Sable et Cap Clair..... 203
" Québec à Liverpool, par le Cap de Raze et le Nord de l'Irlande. 203
" Quebec à Liverpool, par le Détroit de Belle-Ile et Malin Head, au Nord de l'Irlande..... 203

Tableau descriptif de la Rivière St. Jean, de Fredericton aux Grandes Chutes, d'après un rapport daté de St. Jean N.-B., le 21 août 1826, sur une exploration de la Rivière St. Jean par Robert Foulis, I. C. et D.A.B. 204

ETATS DIVERS.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION AUX PORTS CI-DESSOUS MENTIONNES.

APPENDICE No. 47.—No. 1.—Tableau des dates de l'ouverture et de la clôture de la Navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1867 399

PRETS.

APPENDICE No. 70.—Etat montrant les prets du Gouvernement à chaque Municipalité et l'objet pour lequel ces avances furent faites, jusqu'au 31 décembre 1864, à même le Fonds d'Emprunt Municipal du Bas-Canada..... 615

Etat des placements de fonds dans les chemins de fer par les Municipalités du Haut-Canada, à même des emprunts faits sur le crédit du Fonds d'Emprunt Municipal, jusqu'au 31 décembre 1864..... 617

Extrait d'un rapport de l'Assemblée Législative, du 27 juillet 1847, montrant les dépenses faites, avant l'Union, sur chaque Ouvrage Public du Bas et du Haut-Canada..... 618

COMMISSAIRES, ETC., DES TRAVAUX PUBLICS.

APPENDICE No. 71.—Liste des Commissaires des Travaux Publics, de 1841 à 1867 620

APPENDICE No. 72.—Liste des Assistants et Députés Commissaires, des Ingénieurs en chef et des Secrétaires du Bureau des Travaux et du Département des Travaux Publics, de 1841 à 1867..... 621

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU RAPPORT DU COMMISSAIRE.

A.

Page.
Amherst—Havre d' 87
Arbitres provinciaux—Remarques générales 128

B.

Beauharnois—Canal de 12
Berthier—Jetée de 90
Burlington—Canal de la Baie de 36

C.

Canal projeté entre le St. Laurent et le lac Champlain—Etude d'un 70
Canaux—Remarques générales 5
Carillon—Canal de 54
Do Canal de, dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer 63
Chambly—Canal de 68
Do Canal de, dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer 70
Champlain—Canal (E.-U.), dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer 70
Chats—Canal des 83
Chemins et ponts—
Liste des chemins ..... Bas-Canada 117
Haut-Canada 119
Remarques générales. Bas-Canada 115
Haut-Canada 115
Chute à Blondeau—Canal de la 55
Cobourg—Havre de 92
Cornwall—Canal de 16

D.

Détroit entre le lac Simcoe et le lac Couchichingue 86

E.

Eboulements—Jetée des 89
Edifices Publics—Liste des, sous le contrôle du Département des Travaux Publics 123
Erié—Canal, (E.-U.,) dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer 70
Etats annexés au Rapport—Liste des 129

F.

Farran—Canal de la Pointe 20

G.

Galops—Canal des 23
Gaspé—Havre de la Baie de 88
Glissoires et Estacades—Remarques générales 103
Grenville—Canal de 56
Do Canal de, dimensions des plus petites écluses et des gros navires qui peuvent y passer 63
Grosse Ile—Voir Quarantaine.

Index alphabétique.—*Suite.*

H.

Page.
Havres et jetées—Remarques générales 87

I.

Ile Chantry—Havre de l' 100
Introduction 1
Inverhuron—Havre d' 99

L.

Lachine—Canal de 7
Lac Ste. Claire—Battures du, (creusement d'un chenal) 42
Lac St. Pierre—Creusement d'un chenal 38
L'Islet—Jetée de 89
L'Orignal—Jetée de (Rivière des Outaouais) 101

M.

Malbaie—Jetée de la 89
Meaford—Havre de 101
Militaires—Les Canaux 53
Montréal—Havre de 91
Montréal et Kingston—Navigation entre (par l'Outaouais)—
Distances—Table des 50
Remarques générales 49
Murray—Canal de la Baie (ouvrage projeté) 47

N.

Napanee—Havre de 91
Navires Provinciaux—Remarques générales 125

O.

Oakville—Havre d' 94
Owen Sound—Havre d' 100

P.

Penetangore ou Kincardine—Havre de 99
Phares, Signaux et Bouées—Remarques générales 101
Picton—Havre de 91
Piliers d'amarrage dans les rapides du St. Laurent 91
Port Bruce 97
Port Burwell 97
Port Colborne 95
Port Dalhousie 95
Port Dover—Havre de 96
Port Elgin 99
Port Hope 92
Port Maitland 95
Port Stanley—Havre de 97
Presqu'Ile—Havre de la 92

Q.

Quarantaine—Lazaret de la Grosse Ile 90
Québec—Havre de 90

R.

Rapide Plat—Canal du 22
Rapides du Richelieu—Piliers dans les—(Fleuve St. Laurent) 86
Rapides du St. Laurent—Navigation des—(Travaux projetés) 44
Remorquage sur les canaux du St. Laurent—Service du 37

Index alphabétique—*Suite.*

R.

Page.

Richelieu et Lac Champlain—Navigation du—
Distances—Tableau de..... 65
Remarques générales..... 64
Rideau—Canal du..... 58
Do Canal du—dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer..... 63
Rimouski—Jetée de..... 88
Rivière Coulonge..... 111
Rivière des Outaouais..... 106
Rivières des Outaouais et des Français—Exploration des..... 84
Rivière du Loup—Jetée de la..... 88
Rivière du Moine..... 114
Rivière Gatineau..... 109
Rivière Madawaska..... 110
Rivière Noire..... 112
Rivière Ouelle—Jetée de la..... 89
Rivière Saguenay..... 103
Rivière St. Maurice..... 104
Rivière Tay—Navigation de la..... 63
Rivière Thames..... 86
Rivière Trent—District de Newcastle—
Distances—Tableau des..... 74
Remarques générales..... 73
Rivière Vermillion..... 105
Rondeau—Havre de..... 98

S.

Saugeen ou Southampton—Havre de..... 99
Sault Ste. Marie—Canal du—
Dimensions des plus petites écluses..... 35
St. Anicet—Jetée de..... 91
Ste. Anne—Ecluse de..... 50
St. Laurent—Canaux du—
Dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer..... 35
St. Laurent—Navigation du—
Distances—Tableau des..... 6
Remarques générales..... 6
St. Ours—Ecluse et barrage de..... 65

T.

Toronto—Havre de..... 94
Travaux projetés—Remarques générales..... 44
Travaux Publics du Canada—Classification des..... 5

W.

Welland—Canal (ligne principale et embranchements)..... 25
Do Canal, dimensions des plus petites écluses et des plus gros navires qui peuvent y passer..... 35
Whitby ou Windsor—Havre de..... 93
Williamburgh—Canaux de—(Voir Canaux de la Pointe Farran, Rapide Plat et des Galops.)

INDEX ALPHABÉTIQUE

DE L'APPENDICE.

Pour le nom des Chemins—*Voir "Chemins."*
Do Chemins de Fer—*Voir "Chemins de Fer."*
Do Edifices Publics—*Voir "Edifices Publics."*
Do Hâvres et Jetées—*Voir "Havres et Jetées."*
Do Navires Provinciaux—*Voir "Navires Provinciaux."*
Do Phares—*Voir "Phares."*

	Page.	No. de l'Appendice.
A.		
Actes—Concernant les phares	582	70
Divers, au sujet des Travaux Publics	455	59
Sommaire des, concernant la construction de jetées, quais, havres etc., etc	584	70
Anciens Canaux—(Voir Cascades, Rocher Fendu et Côteau du Lac.)		
Arbitres Officiels—		
Actes concernant les pouvoirs, etc., etc., des	455	59
Dépenses pour arbitrages et sentences arbitrales	6	1
Sentences rendues par les, 1866–7	378	45
Arpentages en général—		
Dépenses par le Département des Travaux Publics, 1866–7	6	1
B.		
Baie de Burlington, Canal de la—		
Construction—Dépenses par le Département des Travaux Publics	3	1
Coût de construction	489	70
Dépenses—Remarques sur les	571	70
Marchandises—Tonnage des, qui ont passé par le canal, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la, de 1842 à 1867	402	47
Navires—Nombre de, qui ont passé sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des, qui ont passé sur ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	59	6
Do exécutés en 1866–7—Description des	355	34
Passagers—Nombre des, transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do coût de perception des, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements—Proclamations au sujet des	438	55
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do Récapitulation du, pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866–7 (canaux du St. Laurent)	485	69
Balises—Voir Signaux.		
Batures du Lac Ste. Claire—Voir "Lac Ste. Claire."		
Beauharnois, Canal de—		
Amendes et pénalités perçues, 1866–7	344	30
Bâtisses sur le canal	48	3
Construction—Dépenses de la, sur le Département des Travaux Publics	3	1
Coût de construction	488	70

Index alphabétic.—*Suite.*

B.

	Page.	No. de l'Appendice.
Beauharnois, canal de—*Suite.*		
Constructions, etc.—Les	70	8
Dépenses, etc.—Remarques sur les	568	70
Déversoirs et coursiers	47	3
Dommages à la propriété, payés en 1866-7	3	1
Do payés de 1858 à 1867	569	70
Marchandises—Tonnage des, qui ont passé sur le canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la, de 1845 à 1867	400	47
Navires—Nombre de, qui ont passé dans le canal, de 1859 à 1866	417	48
Do Tonnage de, do do 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	22	3
Do exécutés en 1866-7—Description des	339	30
Passagers—Nombre de, qui ont passé dans les canaux provinciaux, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do coût de perception des, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements—Proclamations concernant	438	55
Ponts—Dimensions, etc., des	47	3
Pouvoirs d'eau, etc., loués	79 298	8 25
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses, de 1852 à 1867	382	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1857 à 1867—Frais de (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et frais du service, de 1860 à 1867	334	28
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do Récapitulation du, pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866-7 (canaux du St. Laurent)	485	69
Bonner—Propriété—		
Description de la	279	23
Lots vendus—Liste et description des	331	27
Revenu brut, 1866-7	485	69
Terrain—Coût du	539	70
Bouées—		
Description des—sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec (Section I)	93	10
Do do do Montréal (Section II)	97	10

C.

Canaux du St. Laurent—Voir Lachine, Beauharnois, Cornwall et Williamsburgh.		
Carillon, canal de—		
Actes, etc., concernant le—Sommaire des	456	60
Amendes perçues, 1866-7	346	30
Coût de construction	490	70
Constructions—Les	71	8
Dépenses, etc.—Remarques au sujet des	574	70
Marchandises—Tonnage des, qui ont passé sur le canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la, de 1859 à 1867	404	47
Navires—Nombre des, qui ont passé sur le canal, de 1864 à 1866	423	48
Do do do dans les canaux de la province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des, do dans ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	35	3
Do exécutés en 1866-7—Description des	341	30
Passagers—Nombre des, transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do coût de perception, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements—Proclamations concernant	438	55
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses Nos. 1 et 3, de 1859 à 1867	395	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	6	1
Do do de 1857 à 1867—Frais de (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et frais du service, de 1860 à 1867	335	28
Do do de 1857 à 1867	458	61
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do Récapitulation du, pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866-7	485	69
Cascades, Rocher Fendu et Côteau du Lac—(Anciens Canaux).		
Remarques au sujet de la construction, etc., des	572	70
Revenu et dépense de 1815 à 1834	573	70

Index alphabétic.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
Chambly, canal de—		
Amendes et pénalités perçues, 1866-7	345	30
Construction—Dépenses sous le Département des Travaux Publics	3	1
Coût de construction	491	70
Constructions—Les	71	8
Dépenses, etc.—Remarques au sujet des	576	70
Marchandises—Tonnage des, qui ont passé dans le canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la, de 1844 à 1867	403	47
Navires—Nombre des, qui ont passé dans le canal, de 1859 à 1866	422	48
Do do do les canaux de la province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des, do ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	31	3
Do Exécutés en 1866-7, description des	340	30
Passagers—Nombre des, transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, etc, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do coût de perception, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et règlements—Proclamations concernant les	438	55
Pouvoirs d'eau, etc., loués	316	25
Profondeur d'eau sur les seuils de l'écluse No. 1, de 1863 à 1867	393	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)—Frais de	467	64
Do et frais de service, de 1860 à 1867—Coût	335	28
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do Récapitulation du, pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866-7	485	69
Chats, canal des—		
Construction—Dépenses sous le Département des Travaux Publics	3	1
Coût de construction	491	70
Dépenses, etc.—Remarques au sujet des	575	70

CHEMINS DE FER.

	Page.	No. de l'Appendice.
Brockville et Outaouais—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et les frais du service par mile, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	
Buffalo et Lac Huron—		
Coût de construction	558	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chaque section	609	
Carillon et Grenville—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Résumé des	560	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service	612	
Cobourg, Peterborough et Marmora—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et les frais du service par année	612	
Nom, longueur et ouverture	609	
Erié et Ontario—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	

Index alphabétic.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS DE FER.—*Suite.*		
Erié et Ontario—*Fin.*		
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes prélevées sur les passagers, et le fret, et les frais du service par mille, par année	612	70
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	
Grand Tronc—		
Coût de construction	558	
Contrats—Montant des, pour les différentes sections	614	
Dette envers le gouvernement	605	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des { Bas-Canada. Haut-Canada. }	560	
Do Remarques au sujet des	605	70
Matériel roulant, longueur, trafic, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais de service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chacune des sections { Bas-Canada Haut-Canada	607 608	
Great Western—		
Coût de construction	559	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Do Remarques au sujet des	605	
Dette envers le gouvernement	605	
Fonds placés par les Municipalités	617	70
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et ouverture de chacune des sections	609	
London et Port Stanley—		
Coût de construction	559	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	70
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	
Montreal et Champlain—		
Coût de construction	558	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	70
Matériel roulant, longueur, trafic, etc	610	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chacune des sections	608	
Northern—		
Coût de construction	559	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Do Remarques au sujet des	606	
Dette envers le Gouvernement	606	70
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chacune des sections	609	
Outaouais et Prescott—		
Coût de construction	559	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, longueur, etc	610	70
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	
Peterborough et Lac Chemung—		
Coût de construction	559	
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc	610	70
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	

Index alphabétic.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS DE FER—*Fin.*		
Port Hope, Lindsay et Beaverton—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc.	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes prélevées sur les passagers et le fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chacune des sections	609	
Stanstead, Shefford et Chambly—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc.	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chaque section	607	
St. Laurent (Le) et l'Industrie—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc.	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers et du fret, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture de chaque section	607	
Welland—		
Coût de construction	559	70
Dépenses sur les chemins de fer—Récapitulation des	560	
Fonds placés par les municipalités	617	
Matériel roulant, trafic, longueur, etc.	610	
Matériel roulant par 100 milles—Passagers, recettes provenant des passagers, et frais du service par mille, par année	612	
Nom, longueur et date de l'ouverture	609	
CHEMINS—Les Grands.		
Amherstburgh et Maidstone Cross—		
Description et coût	177	19
Amherstburgh et Sandwich—		
Chemin abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Vict.	324	26
Description et coût	177	19
Ange-Gardien (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Anse aux Griffons à la Grande Rivière au Renard—		
Description et coût	171	19
Arthabaska—		
Chemins abandonnés aux autorités municipales	323	26
Description et coût	173	19
Barrie à Penetanguishene—		
Chemin abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Vict.	324	26
Description et coût	176	19
Beaumont (Chemin à Barrières de Québec, Rive Sud)—		
Description et coût	180	19
Beauport (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Bellevedère (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Bonhead à Barrie—		
Description et coût	176	19

Index alphabétic.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
Bourg Royal (Chemin à barrières de Québec, Rive Nord)—		
Localité	178	19
Bradford à Barrie—		
Chemin abandonné en vertu de l'acte 13 et 14 Vict	324	26
Description et coût	175	19
Bradford à Bonhead—		
Chemin abandonné en vertu de l'acte 13 et 14 Vict	324	26
Description et coût	175	19
Brantford et London—		
Chemin vendu, quand et pour quel prix	318	26
Description et coût	176	19
Proclamations au sujet des péages et règlements	440	55
Brockville à St. François—		
Coût de construction	520	70
Dépenses—Remarques au sujet des (*)	567	
Cap de Chatte au lot 9, Canton St. Denis—		
Dépense sur	5	
Description et coût	171	19
Cap Rosier (Phare du) à l'Anse aux Griffons—		
Description et coût	171	9
Caps—Chemin des—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	172	19
Péages—Proclamations au sujet des	441	55
Cartier—		
Description et coût	172	19
Cascades au Côteau du Lac—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	174	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Caughnawaga—		
Description et coût	5	1
	174	19
Ouvrages exécutés en 1866-67—Description des	343	30
Chambly à St. Césaire—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	173	19
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	440	55
Champigny, Est (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Champigny, Ouest (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Charlesbourg et Lorette (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Situation	178	19
Charlesbourg et St. Pierre (Chemin à barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Château Richer (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Chatham et Rondeau—Voir *Rondeau.*		
Chats—Portage des—		
Description et coût	174	19

Index Alphabétic.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands.—*Suite.*		
Coldwater—Portage du—Voir *Détroit du Lac Simcoe.*		
Colonisation—Chemins de, (Bas-Canada)—		
Dépenses, dans chaque comté, sur les	518	70
Informations au sujet des dépenses—Par qui données	588	70
Colonisation—Chemins de, (Haut-Canada)—		
Dépenses sur les	521	70
Informations au sujet des dépenses—Par qui données	588	70
Cornwall et L'Orignal—		
Chemin abandonné en vertu de l'acte 12 et 13 Victoria	325	26
Description et coût	5 175	1 19
Côte des Neiges (Chemin à barrières de Montréal)—		
Description et coût	178	19
Côte St. Michel—		
Actes concernant—Sommaire des	449	57
Côteau et Cornwall—		
Description et coût	5 175	1 19
Côteau du Lac à la ligne provinciale, ou Chemin de Ste. Zotique—		
Description et coût	5 174	1 19
Détroit du Lac Simcoe à la Baie de l'Esturgeon—		
Chemin abandonné en vertu de l'acte 13 et 14 Vict.	324	26
Description et coût	175	19
Dundas à Owen Sound—		
Chemin abandonné, en vertu de l'acte 13 et 14 Vict.	324	26
Description et coût	176	19
Dundas à Waterloo—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	321	26
Coût de construction	520	70
Remarques au sujet de la dépense (I)	588	70
Embouchure à la ligne de la province, à Hereford—		
Abandonné aux autorités municipales	323	26
Description et coût	173	19
Erié et Ontario—(Compagnie du chemin de fer—)		
Montant avancé par le gouvernement	520	70
Remarques générales (H)	588	70
Escoumains à Tadoussac—		
Description et coût	5 172	1 19
Foulons—Chemin des, (Chemin à barrières de Québec, Rive Nord.)		
Description et coût	178	19
Gaspé et St. Laurent—		
Chemins abandonnés aux autorités municipales	322	26
Description et coût	5 170	1 19
Gentilly à St. Louis—Voir *Arthabaska.*		
Gosford à Sherbrooke.		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	172	19

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
Granby à l'embouchure—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	173	19
Granby à Sherbrooke—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	174	19
Grande Nouvelle au havre de Nouvelle—		
Description et coût	170	19
Grande Nouvelle au Port Daniel—		
Description et coût	170	19
Grande Rivière à Percé—		
Description et coût	170	19
Grande Rivière au Renard à la Rivière Madeleine—		
Description et coût	171	19
Grimsby et Queenstown—		
Chemin vendu—Quand et pour quel montant	320	26
Description et coût	176 520	19 70
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	441	55
Remarques (F)	588	70
Gwilliamsbury Ouest—Voir *Holland* à *Bradford.*		
Hamilton et Brantford—		
Description et coût	176 520	19 70
Péages—Proclamations concernant les	441	55
Remarques au sujet de la construction (G)	588	70
Hamilton et Port Dover—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	318	26
Description et coût	176	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Réparations—Frais de	5	1
Holland (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Holland (Débarcadère de) à Bradford—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	175 520	19 70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Remarques (E)	588	70
Kempt ou Ancienne Route Militaire—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	171 517	19 70
Références (D et E)	585	70
Kennébec—		
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	173 517	19 70
Références (B)	585	70
Kilmarnock (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Kingston à Napanee—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	175 520	19 70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Remarques (A)	588	70

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
Kingston à Outaouais—		
Chemin abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
La Belle Anse à la Pointe St. Pierre—		
Description et coût	170	19
Lac Beauport (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description	178	19
Lac Scugog au détroit du Lac Simcoe—		
Chemin abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
Lachine, (en bas) (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Lachine, (en haut) (Chemin à Barrière de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Lancaster—		
Description et coût	175	19
Lancaster à Hawkesbury—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
Latourelle à Cap de Chatte—		
Description	171	19
Laval (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
London et Chatham—		
Description et coût	177	19
London au Port Sarnia—		
Description et coût	177	19
London et Port Stanley—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	176	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Longueuil à Chambly (Chemin à Barrières)—		
Abandonné aux autorités municipales	323	26
Actes concernant—Sommaires des	447	57
Construction—Coût	518	70
Do Remarques au sujet de la dépense pour (N. O. P.)	586	70
Description et coût	180	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Maidstone Cross et Chatham—		
Description et coût	177	19
Malbaie et Grande Baie—		
Abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	172	19
Matane à Métis—		
Abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	171	19
Métapédiac—		
Appropriations—Balance des—en mains au 1er juillet 1867	371	42
Description et coût	5 171	1 19
Ouvrages—Description de l'état actuel des	162	18
Do exécutés en 1866-7—Description des	369	42

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
Misère (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Localité	178	19
Montagne Potton—		
Abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	174	19
Montagne Sutton—		
Abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	174	19
Montréal—Chemins à Barrières de—		
Actes concernant—Sommaire des	447	57
Coût de construction	518 587	70 70
Dépenses—Remarques concernant les	587	70
Liste et description	182	19
Réparations et régie—Frais de	587	70
(Ces chemins sont aussi inscrits sous leurs noms respectifs.)		
Ormière (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Outaouais à l'Orignal—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	325	26
Description et coût	174	19
Outaouais à Pembroke—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	325	26
Description et coût	174	19
Pavillon (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Percé au Bassin de Gaspé—		
Description et coût	170	19
Peterborough et Lindsay—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
Peterborough et Norwood—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
Port Daniel à la Grande Rivière—		
Description et coût	170	19
Port Hope au Lac Rice—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	175	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	57
Portage de Coldwater—Voir *Détroit du Lac Simcoe.*		
Portneuf aux Escoumains—		
Description et coût	172	19
Prescott à Outaouais—		
Chemin abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	175	19
Queenstown et Grimsby—Voir *Grimsby.*		
Québec—Chemins à Barrières de—Rive Nord—		
Actes concernant—Sommaire des	443	47
Coût de construction	518 587	70 70
Dépense, etc.—Remarques au sujet de la (I. J. K.)	585	70
Liste et description des	178	19
Réparations et régie—Frais de	587	70

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
Québec—Chemins à Barrières de, Rive Sud—		
Acte concernant—Sommaire des	446	57
Coût de construction	518 587	70
Dépense, etc.,—Remarques au sujet de la (L, M)	586	70
Liste et description	180	19
Réparations et régie—Frais de	587	70
(Ces chemins (rives Nord et Sud) sont aussi inscrits sous leurs noms respectifs.)		
Ristigouche—		
Coût de construction	5 171	1 19
Ouvrages—Description de l'état actuel des	168	18
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	371	42
Rives du Lac à la Rivière Humber—		
Description et coût	176	19
Péages—Proclamations au sujet des	441	55
Rivière Madeleine au Ruisseau Castor—		
Description	171	19
Rondeau à la Jonction de Chatham et Amherstburgh—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	176	19
Ruisseau Castor à Latourelle—		
Localité et longueur	171	19
Sandwich et Maidstone Cross—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	177	19
Smith (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Spier—(Carrefour de)—à Stanstead—		
Abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	174	19
Ste. Anne aux Cascades—		
Description et coût	174	19
St. Antoine (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Ste. Catherine (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Ste. Catherine à la Rivière Noire—		
Description et coût	172	19
St. Césaire à Granby—		
Description et coût	173	19
Ste. Claire (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
St. Charles, Nord (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
St. Charles, Sud (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)	178	19
St. Denis—(Lot 9 du canton de)—à Matane—		
Description et coût	171	19
Ste. Foye (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Ste. Foye, Route (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendix.
CHEMINS—Les Grands—*Suite.*		
St. Gabriel (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
St. Henry (Chemin à Barrières de Québec, Rive Sud)—		
Description et coût	180	19
St. Jean au Carrefour de Spier, par St. Athanase—		
Description et coût	174	19
St. Joseph (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
St. Laurent (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
St. Louis (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
St. Louis à St. Norbert—Voir *Arthabaska.*		
St. Luc (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
St. Nicholas (Chemin à Barrières de Québec, Rive Sud)—		
Description et coût	180	19
Stoneham (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Localité	178	19
St. Richard (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Localité	178	19
St. Zotique—Voir *Côteau du Lac à la Ligne Provinciale.*		
Suède (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Tecumseth, (de Sandwich à Chatham)—		
Abandonné en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria	324	26
Description et coût	177	19
Témiscouata—		
Actes concernant—Sommaire des	455	59
Chemin abandonné aux autorités municipales	322	26
Description et coût	5 172	1 19
Toronto à Saugeen, Lac Huron—		
Localité	176	19
Traverse de Longueuil à Montréal—		
Coût de construction	518	70
Dépense—Remarques au sujet de la (Q)	586	70
Localité, etc	180	19
Valcartier (Chemin à Barrières de Québec, Rive Nord)—		
Description et coût	178	19
Victoria (Chemin à Barrières de Montréal)—		
Description et coût	182	19
Whitby au Lac Scugog ou Windsor et Scugog—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	318	26
Description et coût	175	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Yonge Street, au débarcadère de Hollande—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	175 520	19 70
Péages—Proclamations au sujet des	441	55
Remarques au sujet de la construction (D)	588	70
Réparations—Frais de	5	1

Index alphabétique.—*Suite.*

C.

	Page.	No. de l'Appendice.
CHEMINS—Les Grands—*Fin.*		
York, Est—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Coût de construction	520	70
Description et coût	176	19
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Remarques au sujet de la dépense (B)	588	70
Réparations—Frais de	5	1
York, Ouest, (de Toronto à Springfield)—		
Chemin vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Description et coût	176 520	19 70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Remarques au sujet de la construction (C)	588	70
Réparations—Frais de	5	1
Chute à Blondeau, Canal de la—		
Actes, etc., concernant—Sommaires des	456	60
Amendes, etc., perçues en 1866-7	346	30
Coût de construction	490	70
Constructions—Les	71	8
Dépenses, etc.,—Remarques au sujet des	574	70
Marchandises—Tonnage des—qui ont passé sur ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture, de 1859 à 1867	404	47
Navires—Nombre des—qui ont passé dans ce canal, de 1864 à 1866	423	48
Do do do dans les canaux de la province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des— do dans ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	36	3
Do exécutés en 1866-7—Description des	341	30
Passagers—Nombre des—transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et les marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do —Frais de perception, de 1857 à 1867 (Etats No. 1 à 11)	467	64
Do et règlements—Proclamations au sujet des	438	55
Profondeur d'eau sur les seuils de l'écluse No. 4, de 1859 à 1867	396	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	6	1
Do do de 1857 à 1867, (Etats Nos. 1 à 11)—Frais de	467	64
Do frais du service—Dépense pour—de 1860 à 1867	335	28
Do do de 1857 à 1867	458	61
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do —Récapitulation du—pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866-7	485	69
Commissaires, Assistants-Commissaires, etc., des Travaux Publics—		
Liste des Commissaires, etc., de 1841 à 1867	620	71
Liste des Assist. et Dép.-Commissaires, Secrétaires et Ingénieurs en chef, de 1841 à 1867	621	72
Cornwall, Canal de—		
Construction—Dépense pour—sous le Département des Travaux Publics	3	1
Coût de construction	489	70
Constructions, etc., les	70	8
Dépenses, etc.,—Remarques au sujet des	569	70
Marchandises—Tonnages des—qui ont passé dans ce Canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la, de 1843 à 1867	400	47
Navires—Nombre des—qui ont passé dans ce Canal, de 1859 à 1867	417	48
Do do do les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des— do do de 1857 à 1867	469	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	49	4
Do exécutés en 1866-7—Description des	347	31
Passagers—Nombre des—transportés sur les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	478	65
Péages, perçus sur les navires, marchandises, etc., de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do Frais de perception, de 1857 à 1867, (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et Réglements—Proclamations au sujet des	438	55
Pouvoirs d'eau, etc., loués	70 300	8 25
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses, de 1849 à 1867	384	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)—Frais de	467	64
Do et frais du service—Dépense pour—de 1860 à 1867	334	28
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do Récapitulation du—pour tous les Canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net pour 1866-7, (Canaux du St. Laurent)	485	69

Index alphabétique.—*Suite.*

	Page.	No. de l'Appendice.
C.		
Coulonge—La rivière—		
Dépense—Observations au sujet de la (G)	583	70
Ouvrages—Coût des	511	70
Do —Localité, dimensions, etc	150	17
D.		
Déménagement à Outaouais—		
Dépenses sous le Département des Travaux Publics en 1866-7	6	1
Dépense—Résumés de la—		
Pour le Bas-Canada	562	70
Pour le Haut-Canada	564	70
Pour le Bas et le Haut-Canada	566	70
Sur les Hopitaux, les Asiles et Institutions Charitables	598	70
Desjardins—Le Canal—		
Coût de construction	493	70
Construction—Remarques au sujet de la dépense pour, etc	579	70
Détroits entre le Lac Simcoe et le Lac Couchichingue—		
Enlèvement des billots noyés, etc., du lit de la rivière—Frais d'	494	70
Distances—Table des—		
Du Détroit de Belle-Ile à Fond du Lac (Navigation du St. Laurent)	9	2
De Québe à Liverpool—par le Détroit de Belle-Ile et Malin Head	9	2
De la tête du Lac Supérieur jusqu'à Liverpool—par le Détroit de Belle-Ile et le Nord de l'Irlande	10	2
De la tête du Lac Supérieur jusqu'à Liverpool—par le Cap de Raze et le Nord de l'Irlande	10	2
De Québec à Liverpool—par le Cap de Raze et Malin Head au Nord de l'Irlande	10	2
Navigation des Lacs	11	2
De Québec au Bassin de Gaspé—par le grand chemin Provincial et le chemin Métapédiac	196	20½
De Québec à Gaspé—par la Grande Route Provinciale	197	20½
De Québec à Halifax—par le chemin Métapédiac	198	20½
De Québec à Halifax, St. André, St. Jean—par le chemin Témiscouta (Etats Nos. 5 à 9	199	20½
De Halifax, St Jean, Portland et Québec à Liverpool	203	20½
De Frédéricton au Grand Sault—par la rivière St. Jean	204	20½
Des principaux Ports de mer dans l'Amérique du Nord, à Liverpool, le Hâvre, la Havane et Rio Janeiro	442	56
E.		
EDIFICES PUBLICS.		
Abris de canons, Hamilton—		
Coût de construction	4 549	1 70
Description, site, et prix de l'emplacement	289 329	23 27
Abris de canons, Outaouais—		
Dépenses	549	70
Description, etc	288	23
Abris de canons, Québec—Voir *Arsenal.*		
Abris de canons, Toronto—		
Coût de construction	549	70
Construction et réparations	4	1
Description	288	23
Abris pour les immigrants, Québec et Montréal—		
Coût de construction	529	70
Description	272	23
Arsenal et abris de canons, Québec—		
Coût de construction	537	70
Coût de construction et réparations	4	1
Description	287	23

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Arsenal et abris de canons, Montréal—		
Dépenses	4	1
Académie de Grantham—		
Dépenses	549	70
Asile de la Madeleine (Bon Pasteur), Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Asile de la Madeleine, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile de la Providence, Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Asile de la rue Bonaventure, Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Asile de Nazareth, Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Asile de St. Vincent de Paul, Montréal—		
Date de l'établissement, revenus, etc	596	70
Asile des Aliénés, Beauport—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	594	70
Asile des Aliénés de la Côte St. Antoine, Montréal—		
Site—Date de l'acquisition et nom du vendeur	329 529	27 70
Asile des Aliénés de Malden—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	594	70
Dépenses	546	70
Asile des Aliénés de St. Jean—		
Dépenses	552	70
Biens-fonds, revenus, etc	594	70
Asile catholique et asile protestant pour les Orphelins, Hamilton—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile catholique et asile protestant pour les Orphelins, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile des Orphelines, de l'église anglicane, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	595	70
Asile des Orphelins, de l'église anglicane, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	595	70
Asile des Orphelins et société de secours aux femmes, Kingston—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile des Orphelins et société de secours aux femmes, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile des sourds, muets et aveugles, Hamilton—		
Dépenses	551	70
Asile des sourds, muets et aveugles, Montréal—		
Dépenses	552	70
Asile d'Orillia—		
Coût de construction	546	70
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	594	70
Site et achat du terrain	330	27
Asile du Bon Pasteur, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenu, etc	595	70

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Asile Finlay, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	595	70
Asile Militaire du Canada, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	595	70
Asile pour le soulagement des malades indigents, Kingston—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Asile Provincial des aliénés de Toronto—		
Actes concernant son érection et les allocations	330	27
Coût de construction	545	70
Dépenses—Remarques au sujet des	591	70
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	594	70
Asile Rockwood, Kingston—		
Coût de construction	545	70
Description	274	23
Dépenses—Remarques au sujet des	590	70
Réparations—Frais de	4	1
Site et achat du terrain	329	27
Asile Ste. Brigitte, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	595	70
St. Patrice (Orphelinat) Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Asile temporaire des aliénés, Québec—		
Dépenses	529	70
Asile temporaire des aliénés, Toronto (Bâtisses de l'Université)—		
Dépenses	4 545	1 70
Remarques au sujet de l'établissement	274	23
Bâtisses au coin de la rue Notre-Dame et de la place Jacques-Cartier, Montréal.		
Coût	538	70
Description	290	23
Boulevard du Collége, Toronto—		
Dépenses	550	70
Boulevard Durham (voir "Terrasse Durham.")		
Bureau de Poste, Hamilton—		
Coût de construction	4 544	1 70
Bureau de Poste, Kingston—		
Coût de construction	4 543	1 70
Description	270	23
Site de l'emplacement et prix d'achat	329	27
Bureau de Poste, London—		
Coût de construction	544	70
Frais de construction et réparations	4	1
Description	271	23
Site de l'emplacement et prix d'achat	330	27
Bureau de Poste, Montréal—		
Coût de construction	528	70
Description	270	23
Site de l'emplacement et achat de la propriété	329	27
Bureau de Poste, Québec—		
Coût	528	70
Description	269	23
Remarques au sujet des réparations à faire	375	43
Site de l'emplacement et achat de la propriété	328	27
Bureau de Poste, Toronto—		
Coût de construction	4 544	1 70
Description	270	23
Site et coût de l'emplacement	330	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*		
Bureau des Inspecteurs des Chemins de Fer, Toronto—		
Dépenses	4	1
Bureau de l'Immigration, Québec—(voir Ancienne Douane de Québec).		
Bureaux Publics, Kingston—		
Dépenses	541	70
Description des bâtisses	264	23
Bureaux Publics, Toronto—		
Dépenses pour frais d'installation, etc.	4 541	1 70
Casernes de Cavalerie, Montréal—		
Coût des réparations	288 537	23 70
Casernes du bord de l'eau—		
Dépenses par le gouvernement	537	70
Description	288	23
Casernes du Nouveau-Fort, Toronto—		
Coût des réparations	4 549	1 70
Description	288	23
Cataracoui, Québec—		
Description	259	23
Dépenses	525	70
Collége Médical, Toronto—		
Dépenses pour changements et réparations	551	70
Couvent des Sœurs Grises, Québec—		
Coût de reconstruction	524	70
Dépenses pour le transformer en Hôtel du Parlement	524	70
Description	256	23
Douane de Dundee—		
Coût de construction	527	70
Description	268	23
Site et coût de l'emplacement	328	27
Travaux exécutés en 1866-67	375	43
Douane de Hamilton—		
Coût de construction	543	70
Coût de construction et réparations	4	1
Description	268	23
Site et coût de l'emplacement, etc	329	27
Douane de Kingston—		
Coût de construction	543	70
Coût de construction et réparations	4	1
Description	268	23
Douane de Montréal—		
Allocation pour la construction	527	70
Description	267	23
Coût des réparations	4	1
Site de l'emplacement, etc	329	27
Douane (Ancienne) de Québec—		
Coût de construction	527	70
Description de l'édifice	266	23
Description des travaux exécutés en 1866-7	375	43
Site, et allocation pour achever l'édifice	328	27
Douane (Nouvelle) de Québec—		
Coût de construction	4 527	1 70
Coût des travaux exécutés en 1866-7	375	43
Description	266	23
Site de l'emplacement et prix d'achat	328	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Douane de Port Dalhousie—		
Coût de construction	543	70
Description	269	23
Douane de Rondeau—		
Description	269	23
Remarques concernant la construction d'une nouvelle bâtisse	543	70
Douane des Sept Isles—		
Description	266	23
Dépenses pour réparations	527	70
Douane de St. Régis—		
Coût de construction	527	70
Description	267	23
Site de l'emplacement et prix d'achat	328	27
Douane de Stanstead—		
Allocation	551	70
Douane de Toronto—		
Coût de construction	543	70
Description	268	23
Coût des réparations	4	1
Ecoles et Colléges, Haut-Canada—		
Dépenses	548	70
Ecole Normale et Ecole Modèle McGill ou High School, (Lycée) Montréal—		
Coût de la bâtisse et du terrain	537	70
Description	287	23
Dépenses	4	1
Site de l'emplacement et achat de la propriété	329	27
Ecole Normale et Modèle Jacques-Cartier, Montréal (Voir Ancien Hôtel du Gouvernement.)		
Ecole Normale et Modèle Laval, Québec—		
Coût des réparations au vieux château St. Louis	4 537	1 70
Ecole Normale et Modèle, Toronto—		
Description de la bâtisse	287	23
Dépenses	549	70
Edifices Publics (non énumérés), Haut-Canada—		
Dépenses	551	70
Eglises et Chapelles, etc., Haut-Canada—		
Dépenses	551	70
Halle du Marché Ste. Anne, Montréal—		
Coût de construction	524	70
Hôpital de Kingston—		
Allocation pour la construction	540	70
Dépenses pour le convertir en Hôtel du Parlement	540	70
Description	257	23
Hôpital de la Marine, Québec—		
Allocation pour la construction	328	27
Coût de la construction	529	70
Date de l'établissement, valeur de la propriété, revenus, etc	592	70
Description	273	23
Remarques sur les travaux faits en 1866-67	376	23
Hôpital de la cité d'Hamilton—		
Biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôpital de la cité de London—		
Biens-fonds, revenus, etc	593	70

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Hôpital St. Patrice, Montréal—		
Date de l'établissement, valeur de l'ameublement, revenus, etc	592	70
Hôpital des Ursulines, Trois-Rivières—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	592	70
Hôpital-Général de Kingston—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôpital-Général de Montréal—		
Date de l'incorporation, biens-fonds, revenus, etc	592	70
Hôpital-Général de Sorel—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	592	70
Hôpital Général de Toronto—		
Allocation	330	27
Date de l'incorporation, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôpital Général d'Outaouais (catholique)—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôpital Général d'Outaouais (protestant)—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôpitaux et Institutions Charitables du Haut-Canada—		
Remarques	547	70
Hospice de la Maternité, Québec—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	592	70
Hospice de la Maternité (Sœurs de la Miséricorde), Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hospice de la Maternité de l'Université, Montréal—		
Date de l'établissement et de l'incorporation, etc., etc	592	70
Hospice de la Maternité, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôtel-Dieu, Kingston—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	593	70
Hôtel du Conseil (Ancien), Toronto—		
Date et prix de la vente	551	70
Hôtel-Dieu, Québec—		
Date de l'établissement, revenus, etc	592	70
Hôtel-Dieu, St. Hyacinthe—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	592	70
Hôtel du Gouvernement, Kingston—		
Dépenses	541	70
Description	263	23
Hôtel du Gouvernement (Ancien), Montréal—		
Description	261	23
Frais de réparations	4	1
Remarques au sujet de la construction	526	70
Site de l'emplacement et acquisition	329	27
Hôtel du Gouvernement, Toronto—		
Coût des améliorations et réparations de 1823 à 1841	541	70
Coût de l'emplacement	541	70
Dépenses	4	1
Description	264	23
Hôtel du Parlement, Montréal—		
Dépenses	524	10
Description	256	23

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Hôtel du Parlement (nouvel), Québec—		
Coût de construction	524	70
Coût de la construction et des augmentations	4	1
Remarques sur les réparations à faire	375	43
Site de l'emplacement et rente du terrain	328	27
Hôtel du Parlement (ancien), Québec—		
Coût de construction	523	70
Description	255	23
Hôtel du Parlement (ancien), Toronto—		
Coût de construction	4	1
	541	70
Description	258	23
Site de l'emplacement	330	27
Hôtel du Parlement (nouvel), Toronto—		
Dépenses, etc	550	70
Site et prix d'achat	330	27
Hôtel Osgoode, Toronto—		
Coût des réparations	4	1
	550	70
Institut des Artisans, Toronto—		
Dépenses	4	1
	550	70
Description	290	23
Institutions Charitables : Quarantaine, Hôpitaux, Officiers de Santé, etc., de 1793 à 1841—		
Dépenses	528	70
Maison de correction, Québec—		
Dépenses	533	70
Maison de réclusion, Mines de Bruce—		
Allocation	551	70
Maison d'Industrie, Québec—		
Dépenses	533	70
Maison d'Industrie, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
Maison de la Providence, Toronto—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	597	70
"Marché Neuf," Québec—		
Coût de construction	539	70
Monkland (résidence du Gouverneur-Général) Montréal—		
Description	262	23
Dépenses	526	70
Monument Brock—		
Coût de construction	551	70
Moulin Banal, Laprairie—		
Améliorations	539	70
Description des travaux exécutés	290	23
Musée Géologique, Montréal—		
Coût	538	70
Description	289	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	329	27
Observatoire Astronomique de Kingston—		
Date de l'établissement, etc	542	70
Observatoire Astronomique de Québec—		
Coût de construction	526	70
Coût des réparations, etc	4	1
Description	264	23

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Observatoire Astronomique de Toronto—		
Coût de construction	4 542	1 70
Description	265	23
Orphelinats (Voir *Asiles.*)		
Palais de Justice d'Argenteuil—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses du gouvernement	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Bagot—		
Allocation pour la construction	333	27
Dépenses	278	23
Palais de Justice de Bellechasse—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Berthier—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Brome—(Voir *Knowlton*).		
Palais de Justice de Chambly—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Champlain—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Chateauguay—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Compton—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Dorchester—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Drummond—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Hochelaga—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Huntingdon—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Jacques-Cartier—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Palais de Justice de Knowlton—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Laprairie—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de L'Assomption—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Palais de Justice de Laval—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Palais de Justice de Lévis—		
Dépenses	278	23
Octroi du gouvernement	333	27
Palais de Justice de l'Islet.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Lotbinière.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Maskinongé.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Mégantic.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Montcalm.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Montmorency.		
Dépenses	278	23
Palais de Justice (nouveau) de Montréal		
Coût de construction	531	70
Description	276	23
Frais de réparations extraordinaires	4	1
Palais de Justice (ancien) de Montréal.		
Allocations pour la construction	332	27
Dépenses	531	70
Description	276	23
Palais de Justice de Napierville.		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Nicolet—		
Dépenses	277	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Portneuf—		
Dépenses	277	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Palais de Justice du Comté de Québec—		
Dépenses	277	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice (ancien) du district de Québec—		
Allocation pour améliorations	332	27
Coût de construction	530	70
Dépense pour tapis—1866-7	375	23
Description	275	43
Frais de réparations	4	1
Site et allocation	328	27
Palais de Justice de Richmond—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Rouville—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice du Saguenay—		
Coût de construction	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Shefford—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Sherbrooke—		
Allocation pour la construction	329 332	27 27
Coût de construction et d'améliorations	531	70
Description	275	23
Frais de réparations	5	1
Palais de Justice de Soulanges—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Stanstead—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de St. Maurice—		
Allocation pour la construction	333	27
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Palais de Justice de Témiscouata—		
Date l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Terrebonne—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice du District de Trois-Rivières—		
Allocation pour construction	332	27
Coût de construction	530	70
Description	275	23
Frais de réparations—1866-67	4	1
Palais de Justice de Vaudreuil—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Palais de Justice de Verchères—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Wolfe—		
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice de Yamaska—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice et Prison d'Addington et Lenox—		
Dépenses par le gouvernement	600	70
Palais de Justice et Prison du District d'Algoma—		
Allocation pour la construction	332	27
Coût de construction	548	70
Description	286	23
Remarques au sujet de la construction	375	43
Site	601	70
Palais de Justice et Prison du District d'Aylmer—		
Coût de construction	535	70
Description	284	23
Dépense en 1866-67	4	1
Site—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison du District de la Beauce—		
Coût de construction	285 535	23 70
Frais de réparations	5	1
Remarques sur l'état de la bâtisse	374	43
Site—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de Beauharnois—		
Coût de construction	285 537	23 70
Frais de réparations	5	1
Site—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de Brant—		
Dépenses, etc	601	70
Palais de Justice et Prison de Carleton—		
Dépenses, etc	600	70
Palais de Justice et Prison de Chicoutimi—		
Coût de construction	285 535	23 70
Frais de réparations	5	1
Site—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison d'Elgin—		
Localité	601	70
Palais de Justice et Prison d'Essex—		
Localité	601	70
Palais de Justice et Prison de Frontenac—		
Dépenses et localité	600	70
Palais de Justice et Prison de Glengary, Stormont et Dundas—		
Localité	600	70
Palais de Justice et Prison de Grey—		
Localité	601	70
Palais de Justice et Prison de Haldimand—		
Localité	601	70

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Palais de Justice et Prison de Halton—		
Localité	600	70
Palais de Justice et Prison de Hastings—		
Dépenses et localité	600	70
Palais de Justice et Prisons du Haut-Canada—		
Dépenses	548	70
Sommaire des actes qui concernent ces édifices	599	70
(N.B.—Ces Palais de Justice sont inscrits respectivement sous le nom des Comtés où ils sont situés.)		
Palais de Justice et Prison de Huron et Bruce—		
Dépenses et localité	601	70
Palais de Justice et Prison d'Iberville—		
Date de l'achèvement	277	23
Dépenses	278	23
Localité—date du transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice et Prison de l'Ile Amherst—		
Coût de construction	535	70
Site—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison des Iles de la Madeleine—		
Coût de construction	285	23
Frais de réparations	5 375	1 43
Localité, dimensions, date de la construction, etc.	285	23
Palais de Justice et Prison de l'Industrie—		
Coût de construction	285 536	23 23
Frais de réparations	4	1
Réparations à faire	374	43
Locatité—date du transport de l'emplacement à la municipalité	332	27
Palais de Justice et Prison du District de Kamouraska—		
Coût	534	70
Description	283	23
Frais de réparations	4	1
Localité—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de Kent—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Kingston—		
Coût de l'emplacement et localité	547 329	70 27
Palais de Justice et Prison de Lambton—		
Dépenses	.....	.....
Palais de Justice et Prison de Lanark et Renfrew—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Leeds et Grenville—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Lincoln—		
Localité, allocations et coût de construction	601	70
Palais de Justice et Prison de la Malbaie—		
Coût de construction	535	70
Frais de réparations	5	1
Localité—Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Ouvrages exécutés en 1866–7	374	43
Palais de Justice et Prison de Middlesex—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Montmagny—(Voir St. Thomas).		

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*		
Palais de Justice et Prison de Nelsonville (Sweetsburgh)—		
Coût de construction	285 536	23 70
Transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de New-Carlisle—		
Allocations pour la construction	332	27
Coût de construction	534	70
Description	283	23
Frais de réparations	4	1
Palais de Justice et Prison de Norfolk—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Northumberland et Durham—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison d'Ontario—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison d'Oxford—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Percé—		
Allocation pour la construction	332	27
Dépenses	534	70
Description	282	23
Frais de réparations	4	1
Palais de Justice et Prison de Perth—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Peterborough—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Pontiac—		
Dépenses	278	23
Transport de l'emplacement à la municipalité	333	27
Palais de Justice et Prison de Prescott—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Prince-Edouard—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Rimouski—		
Coût de construction	535	70
Description	285	23
Transport de l'emplacement au gouvernment	332	27
Palais de Justice et Prison de Simcoe—		
Dépenses	600	70
Palais de Justice et Prison de Sorel—		
Coût de construction	285 536	23 70
Frais de réparations—1866-67	5	1
Localité	332	27
Réparations à faire	374	43
Palais de Justice et Prison de St. Christophe d'Arthabaska—		
Coût de construction	285 535	23 70
Frais de réparations	5	1
Transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de St. Clément—		
Coût de construction	537	70
Palais de Justice et Prison de St. Hyacinthe—		
Coût de construction	285 536	23 70
Frais de réparations	4	1
Transport de l'emplacement au gouvernement	332	27

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Palais de Justice et Prison (Ancien) St. Hyacinthe—		
Description	283	23
Frais de réparations	535	70
Palais de Justice et Prison de St. Jean—		
Coût de construction	285 536	23 70
Frais de réparations	4	1
Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de Ste. Scholastique—		
Coût de construction	285 537	23 70
Frais de réparations	5	1
Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Description des travaux	374	43
Palais de Justice et Prison du District de St. Thomas—		
Coût de construction	285 535	23 70
Frais de réparations	4	1
Date du transport de l'emplacement au gouvernement	332	27
Palais de Justice et Prison de Victoria—		
Localité	600	70
Palais de Justice et Prison de Waterloo—		
Dépenses	601	70
Palais de Justice et Prison de Welland—		
Localité	601	70
Palais de Justice et Prison de Wellington—		
Dépenses par le gouvernement	601	70
Palais de Justice et Prison de Wentworth—		
Coût de construction	600	70
Palais de Justice et Prison de York et Peel—		
Dépenses par le gouvernement	600	70
Palais Législatif et Palais des Ministères, Outaouais—		
Coût de construction	4 540	1 70
Description	205 256	21 23
Site	330	27
Pénitencier Provincial de Kingston—		
Allocations pour la construction	330	27
Coût de construction	547	70
Remarques sur les dépenses	599	70
Prison des Iles Manitoulines—		
Allocation pour la construction	551 601	70
Prison (Ancienne) du District de Montréal—		
Allocations pour la construction	332	27
Coût de construction	533	70
Description	281	23
Prison (Nouvelle) du District de Montréal—		
Coût de construction	533	70
Description	281	23
Réparations	4	1
Site, achat et allocations	329	27
Prison (Ancienne) du District de Québec—		
Coût de construction	532	70
Description	279	23

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*		
Prison (Nouvelle) du District de Québec—		
Coût de construction	4 532	1 70
Description	279	23
Ouvrages exécutés en 1866-7	374	42
Site et achat de l'emplacement	328	27
Prison (Ancienne) de Sherbrooke—		
Coût de construction	533	70
Description	280	23
Date du transport de l'emplacement au gouvernement et allocations	332	27
Prison (Nouvelle) de Sherbrooke—		
Coût de construction	533	70
Description	280	23
Frais de réparations	5	1
Localité et acquisition du terrain	329	27
Travaux exécutés en 1866-7	374	43
Prison du District de Trois-Rivières—		
Allocations pour la construction	332 532	27 70
Description	280	23
Frais de réparations en 1866-7	4	1
Prison de Réforme de l'Ile aux Noix—		
Dépense pour changements, améliorations, etc	552	70
Prison de Réforme de Pénétanguishene—		
Coût de construction, etc	547	70
Prison de Réforme, St. Vincent de Paul—		
Coût de construction	5 533	1 70
Description	282	23
Localité et achat du terrain	330	27
Travaux exécutés en 1866-67	374	43
Quarantaine, Lazaret de la Grosse Ile—		
Coût de construction	528	70
Description des bâtisses	271	23
Description des travaux exécutés en 1866-67	376	43
Site, et allocation pour l'achat de l'Ile	330	27
Résidence temporaire du Gouverneur-Général, Québec—		
Dépenses	5 525	1 70
Rideau Hall—		
Coût de construction	4 541	1 70
Description	251 263	22 23
Salle d'Exercices Militaires, Québec—		
Coût de construction	4 537	1 70
Sewell (Propriété), Québec—		
Coût	538	70
Description	289	23
Description des travaux exécutés en 1866-67	376	43
Site de l'emplacement et prix d'achat	328	27
Société Bienveillante des Dames et Maison de Refuge, Montréal—		
Date de l'établissement, biens-fonds, revenus, etc	596	70
Société Charitable des Dames Catholiques (Orphelinat) Montréal—		
Date de l'incorporation, revenus, etc	596	70
Société Charitable des Dames Catholiques, Québec—		
Date de l'incorporation, revenus, etc	595	70

Index alphabétique.—*Suite.*

E.

	Page.	No. de l'Appendice.
EDIFICES PUBLICS.—*Fin.*		
Spencer Wood—Anse de—Québec—		
Coût	539	70
Spencer Wood, Résidence du Gouverneur-Général, Québec—		
Coût de construction	525	70
Coût des réparations	4	1
Description	259	23
Site de l'emplacement et prix d'achat	328	27
Travaux d'entretien	376	43
Station de Police Riveraine, Québec—		
Coût	538	70
Description	289	23
Dépenses par le Département des Travaux Publics	6	1
Remarques sur les réparations à faire	376	43
Terrains, etc., achetés près de l'ancien Hôtel du Gouvernement, Montréal—		
Coût	539	70
Terrasse Durham—		
Coût d'améliorations	525	70
Description des réparations	376	43
Universités, Colléges, Ecoles, etc., du Bas et du Haut-Canada—		
Remarques générales	602	70
Université du collége Victoria, Cobourg—		
Allocation pour la construction	549	70
Vieux Château St. Louis—		
Coût de construction	525	70
Description	260	23
Frais d'installation de l'Ecole Normale	375	43
Site	328	27
Vieux murs de Montréal—		
Coût de la démolition	539	70
Villa Elmsley, Toronto—		
Remarques générales	551	70
Site	330	27
Erié—Le Canal—		
Ouverture et Clôture de la Navigation, de 1824 à 1864	406	47
Erié—Le Lac—		
Ouverture et Clôture de la Navigation, de 1827 à 1864	406	47
Errata—Voir dernière page de l'Appendice.		
F		
Farran—Canal de la Pointe—Voir Williamsburgh, Canaux de.		
Fautes à corriger—Voir dernière page de l'Appendice.		
Fonds placés dans les chemins de fer, Haut-Canada.		
Montants placés et par quelles Municipalités	617	70
G		
Galops—Canal des—Voir Williamsburgh, (Canaux de.)		
Gatineau—La rivière—		
Ouvrages—Coût des	511	70
do Localité, dimensions, etc	144	17
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	439	55
Glissoires, etc., de l'Outaouais.		
Coût de construction sous le Département des Travaux Publics	3 509	1 70

Index alphabétique.—*Suite.*

G.

	Page.	No. de l'Appendice.
Glissoires, etc., de l'Outaouais.—*Fin*—		
Construction—Remarques au sujet de la dépense pour	582	70
Dépense sur les glissoire de la Province—Récapitulation de la—Bas et Haut-Canada	513 516	70
Dépense—Remarques au sujet de la	582	70
Ouvrages—Description de l'état actuel des	106	13
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	365	40
Ouvrages—Localité, dimensions, coût, etc	138	17
Péages—Frais de perception, de 1849 à 1865	483	68
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	439	55
Pouvoirs d'eau, etc., loués sur la rivière	312	25
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Réparations et régie, de 1845 à 1867—Frais de	483	68
Revenu brut et net, de 1845 à 1867	483	68
do do —Récapitulation du	484	68
do do 1866-7	485	69
Glissoires, etc., du Saguenay.		
Coût de construction	3 508	1 70
Construction—Remarques au sujet de la dépense pour	582	70
Dépense sur les Glissoires de la Province—Récapitulation de la—pour le Bas et le Haut-Canada	513 516	70
Ouvrages—Description de l'état actuel des	98	11
Ouvrages—Localité, dimensions, coût, etc., des	136	17
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	362	38
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	439	55
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Réparations et régie, de 1860 à 1867—Frais de	482	68
Revenu brut et net, de 1860 à 1867	482	68
Do do Récapitulation du	484	68
Do do 1866-7	485	69
Glissoires du St. Maurice—		
Coût de construction	3 508	1 70
Construction—Remarques au sujet de la dépense pour		
Dépense sur les glissoires de la Province—Résumé de la—pour le Bas et le Haut-Canada	513 516	70
Ouvrages—Description de l'état actuel des	99	12
Do Localité, dimensions, coût, etc	136	17
Do exécutés en 1866-7—Description des	363	39
Péages—Frais de perception, en 1861	482	68
Do et règlements—Proclamations au sujet	439	55
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1855 à 1867—Frais de	482	68
Revenu brut et net, de 1855 à 1867	482	68
Do do Récapitulation du	484	68
Do do 1866-7	485	69
Glissoires, etc., de la Trent—		
Barrages—Coût du raffermissement	3	1
Compte des glissoires—Extrait du—de 1855 à 1866	134	16
Dépense sur les glissoires de la Province—Résumé de la—pour le Bas et le Haut-Canada	513 516	70
Ouvrages—Description de l'état actuel des	119 126	44 15
Do Localité, dimensions, etc	156	17
Do exécutés en 1866-7—Description des	367	41
Do Coût de construction	513	70
Do Remarques au sujet de la dépense sur les	584	70
Péages—Frais de perception, de 1845 à 1855	484	70
Do et règlements—Proclamations au sujet des	439	55
Pouvoirs d'eau, etc., loués sur la rivière	316	25
Réparations et régie, de 1845 à 1867—Frais de	484	68
Revenu brut et net, de 1845 à 1867	484	68
Do do Récapitulation du	484	68
Do do 1866-7	485	69
Grande Rivière—Navigation de la—		
Coût des ouvrages	493	70
Ouvrages—Remarques au sujet de la dépense	579	70

Index alphabétique.—*Suite.*

G.

	Page.	No. de l'Appendice.
Grenville—Canal de—		
Actes concernant le—Sommaire des	456	60
Amendes, etc., perçues, 1866-7	346	30
Constructions—Les	71	8
Coût de construction	490	70
Dépense, etc.,—Remarques au sujet de la	574	70
Marchandises—Tonnage des—qui ont passé dans ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la—de 1859 à 1867	404	47
Navires—Nombre des—qui ont passé dans ce canal, de 1864 à 1866	423	48
Do do do les canaux de la province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des— do dans ce canal, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	37	3
Do exécutés en 1866-7—Description des	342	30
Passagers—Nombre des—transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages, perçus sur les navires et marchandises, etc., de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do —Frais de perception, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do réglements—Proclamations au sujet des	438	55
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses Nos. 5 et 11, de 1859 à 1867	397	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	6	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)—Frais de	467	64
Do et frais du service de 1860 à 1867	335	28
Do do de 1857 à 1867	458	61
Revenu brut—de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do Récapitulation du—pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net, 1866-7	485	69

H.

HAVRES ET JETEES.

Amherst—Havre d'—		
Coût de construction	495	70
Berthier—Jetée de—		
Coût de construction	496	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Chantry—Jetée de l'Ile—		
Coût de construction	503	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	6	1
Réparations—Dépenses pour—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Cobourg—Havre de—		
Coût de construction	498	70
Dépense—Remarques au sujet de la (*)	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Vendu—Quand et pour quel prix	320	26
Eboulements—Jetée des—		
Coût de constuction	495	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Gaspé—La Baie et le Havre de—		
Coût de construction	495	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Goderich—Havre de—		
Payés—Proclamations au sujet des	440	55
Vendu, quand et à qui	318	26
Grosse Ile—Station de Quarantaine—		
Coût de construction	496	70
Ile aux Grues—Jetée de l'—		
Coût de construction	496	70
Réparations des jetées—Frais de	5	1
Inverhuron—Havre d'—		
Coût de construction	502	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55

Index alphabétique.—*Suite.*

H.

	Page.	No. de l'Appendice.
HAVRES ET JETEES.—*Suite.*		
Kincardine—Voir *Penetangore.*		
Lac Huron—Hvare du—		
Dépenses sous le Département des Travaux Publics	5	1
L'Islet—Jetée de—		
Coût de construction	496	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
L'Orignal—Jetée de—		
Coût de construction	5 497	1 70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Malbaie—Jetée de la—		
Coût de construction	495	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Meaford—Havre de—		
Coût de construction	503	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Montréal—Havre de—		
Coût de construction	497	70
Dépense—Remarques au sujet de la [*]	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Napanee—Havre de—		
Coût de construction	498	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Oakville—Havre d'—		
Coût de construction	499	70
Dépense—Remarques au sujet de la [*]	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Owen Sound—Havre d'—		
Coût de construction	503	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Penetangore ou Kincardine—Havre de—		
Coût de construction	502	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Picton—Havre de—		
Coût de construction	497	70
Draguage—Dépenses pour	5	1
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Piliers d'amarrage dans les Rapides du St. Laurent—		
Coût de construction	497	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Pointe St. Laurent—Jetée de la—		
Coût de construction	496	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Port aux Quilles—Jetée du—		
Coût de construction	495	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Port Bruce—Havre du—		
Coût de construction	6 501	1 70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Port Burwell—Havre du—		
Coût de construction	501	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Port Colborne—Havre du—		
Coût de construction	500	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55

Index alphabétique.—*Suite.*

H.

	Page.	No. de l'Appendice.
HAVRES ET JETEES.—*Fin.*		
Port Dalhousie—Havre de—		
Coût de construction	500	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Port Dover—Havre de—		
Coût de construction	500	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	6	1
Vendu—Quand et pour quel prix	318	26
Port Elgin—Havre du—		
Coût de construction	502	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	70
Port Hope—Havre du—		
Coût de construction	499	70
Dépense—Remarques au sujet de la (*)	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	70
Port Maitland—Havre du—		
Coût de construction	500	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	70
Port Stanley—Havre du—		
Coût de construction	501	70
Dépense—Remarques au sujet de la (*)	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	439	55
Vendu—Quand et à qui	318	26
Port Whitby—Havre du—		
Coût de construction	499	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Vendu—Quand et pour quel prix	318	26
Presqu'Ile—Havre de—		
Coût de construction	498	70
Draguage—Dépense pour	5	1
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Québec—Havre de—		
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Remarques	496	70
Rimouski—Jetée de—		
Coût de construction	495	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Rivière du Loup—Jetée de la—		
Coût de construction	495	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Rivière Ouelle—Jetée de la—		
Coût de construction	495	70
Réparations—Frais de	5	1
Rondeau—Havre de—		
Coût de construction	501	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
Vendu—Quand et pour quel prix	318	26
Saugeen ou Southampton—Havre de—		
Coût de construction	502	70
Péages—Proclamations au sujet des	440	55
St. Anicet—Jetée de—		
Coût de construction	497	70
Réparations—Frais de—sous le Département des Travaux Publics	5	1
Toronto—Havre de—		
Coût de construction (Jetée de la Reine)	499	70
Dépense—Remarques au sujet de la (*)	567	70
Péages—Proclamations au sujet des	439	55
Windsor—Voir *Port Whitby.*		

Index alphabétique.—*Suite.*

	Page.	No. de l'Appendice.
H.		
Hudson—La rivière—		
Ouverture et clôture de la navigation, de 1824 à 1864	406	47
I.		
Iroquois—Canal de la Pointe aux (Voir *Williamsburgh.*)		
J.		
Jonction—Canal de la (Voir *Williamsburgh.*)		
L.		
Lac Ste. Claire—Battures du—		
Creusement d'un chenal—Coût—(sous le Département des Travaux Publics)	6 489	1 70
Dépense, etc.,—Remarques au sujet de la (O.P)	572	70
Lac St. Pierre—		
Creusement d'un chenal—Coût—(sous le Département des Travaux Publics)	6	1
Do do do (do et les Commissaires du Havre de Montréal)	489	70
Dépense—Remarques au sujet de la, etc	572	70
Lachine—Canal de—		
Amendes et dommages perçus, 1866-7	343	30
Aqueducs en siphon, etc.—Dimensions des	41	3
Canaux de dérivation—Position, Dimensions, etc	40	3
Construction—Dépense pour—1866-7	3	1
Do do avant et depuis l'Union	488	60
Do Remarques au sujet de la dépense, etc	568	70
Constructions, etc., les	70	8
Déversoirs et canaux de dérivation—Dimensions, etc	49	3
Farine fabriquée, etc., sur le canal	428	51
Lots de terre, etc., loués	294	25
Marchandises—Tonnage des—qui ont passé sur le Canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture—de 1835 à 1867	400	47
Navires—Nombre de—qui ont passé dans ce Canal, de 1858 à 1867	415	48
Do do do dans les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	479	66
Do Tonnage des do do do	467	64
Ouvrages—Description de l'état actuel des	12	3
Do exécutés en 1866-7—Description des	338	30
Passagers—Nombre de—transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, etc., de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do Frais de perception—de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et règlements—Proclamations au sujet des	438	55
Piliers, Caissons, etc.—Position, dimensions des	43	3
Ponts—Position, dimensions et condition des	42	3
Pouvoirs d'eau, etc., loués	44 294	3 25
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses, de 1852 à 1867	380	46
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)—Coût	467	64
Do et frais du service de 1860 à 1867	334	28
Revenu brut et net, 1866-7 (Canaux du St. Laurent)	485	69
Do brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do —Récapitulation du—pour tous les canaux, de 1857 à 1867	480	67
M.		
Madawaska—La Rivière—		
Dépense—Remarques au sujet de la	583	70
Ouvrages—Coût des	511	70
do —Localité, dimensions, etc	146	17
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	439	55
Militaires—Les Canaux (Voir *Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau.*)		
Moine—Rivière du—		
Ouvrages—Coût des	512	70
Do —Localité, dimensions, etc	156	17
Remarques au sujet de la dépense (I)	583	70

Index alphabétique.—*Suite.*

N.

	Page.	No. de l'Appendice.
Navigation—Ouverture et clôture de la—		
A Québec, Montréal, Kingston, Toronto, de 1814 à 1867	399	47
Sur les canaux de la province (Voir les Canaux sous leurs noms respectifs)	400	47
Sur la rivière Hudson, de 1824 à 1864	406	47
Sur le canal Erié, de 1824 à 1864	406	47
Sur le Lac Erié, de 1827 à 1864	406	47
Navires—		
Arrivages et départs, etc., des navires d'outre-mer, etc., à Montréal, de 1854 à 1866	412	48
Do des navires d'outre-mer et de l'intérieur, à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1830 à 1867	414	48
Droits payés à Québec et New-York, pour un navire de 700 tonneaux	425	49
Nombre—Arrivés à Québec, venant de la mer, etc., de 1764 à 1866	407	48
Do (Vapeurs) do do de 1831 à 1866	407	48
Do (Cabotiers) do de 1853 à 1866	408	48
Do Naviguant pour le commerce de Québec, 1849 à 1849	409	48
Do Entrés et sortis du Port de Québec, de 1840 à 1867	409	48
Do Etrangés, arrivés au Port de Québec, avec cargaison, etc., en 1865 et 1866	410	48
Do (à vapeur et à voiles, de l'intérieur)—plus grand nombre se trouvant ensemble dans le Port de Montréal, de 1851 à 1866	413	48
Do Qui ont passé dans les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	415 478	48 65
Do et tonnage—(Navires de long cours), construits à Québec, de 1787 à 1866	430	52
Do Naufragés et échoués dans le Golfe et la Rivière St. Laurent, de 1840 à 1866	432	53
Péages perçus sur les—Qui ont passé dans les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	461	63
Tonnages des do do de 1857 à 1867	467	64

NAVIRES PROVINCIAUX.

Compte courant avec le Département des Travaux Publics, 1866-7	377	44
Description des—et rapport sur leur service en 1866-7	291	24
Frais du service, 1866-7	6	1
Admiral (Vapeur)—		
Coût de construction	555	70
Forces de chevaux, tirant d'eau, date de la construction, etc., etc	603 605	70 70
Advance (Vapeur)—		
Coût de construction	555	70
Forces de chevaux, tirant d'eau, date de la construction, etc., etc	603 604	70 70
Bateaux dragueurs—Bas-Canada—		
Coût de construction	553	70
Bateaux dragueurs—Haut-Canada—		
Coût de construction	553	70
Canonnières—Lacs et fleuve St. Laurent—Voir Vapeurs *Michigan* et *Rescue.*		
Doris (vapeur)—		
Coût de construction	553	70
La Canadienne (goëlette)—		
Coût de construction	553	70
Dépenses extraordinaires	554	
Description et observations générales	602	
Lady Head (vapeur)—		
Coût de construction	555	70
Forces de chevaux, tirant d'eau, date de la construction, etc., etc	603 604	
Michigan (vapeur)—		
Dépenses	555	70
Napoléon III (vapeur)—		
Achat	554	70
Forces de chevaux, tirant d'eau, date de la construction, etc., etc	603 604	

Index alphabétique.—*Suite.*

N.

	Page.	No. de l'Appendice.
NAVIRES PROVINCIAUX.—*Fin.*		
Queen Victoria (vapeur)—		
Achat	555	70
Forces de chevaux, tirant d'eau, date de la construction, etc., etc	603, 604	70
Rescue (vapeur)—		
Dépense	555	70
Noire—La Rivière—		
Dépense—Observations au sujet de la	583	70
Ouvrages—Coût des	511	70
Do Localité, dimensions, etc	150	17
Péages—Proclamations au sujet des	439	55
Nord—Rivière du—		
Coût des ouvrages	494	70
O.		
Outaouais—Glissoires de la Rivière des—Voir *Glissoires de l'Outaouais.*		
P.		
Pétéwawa—La Rivière—		
Ouvrages—Coût des	511	70
Do Localité, dimensions, etc	152	17
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	439	55
PHARES.		
Amhertsburgh (Rivière Détroit)—		
Dépenses sous le Département des Travaux Publics sur tous les phares	5	1
Description	88	10
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	440	55
Batiscan—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	78	10
Péages et règlements—Proclamation au sujet des	440	55
Batture Verte—		
Coût de construction	459, 505	62, 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 17)	580	70
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	8	1
Beauharnois (2 phares)—		
Coût de construction	505	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	82	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Belle-Ile—(Détroit de)—		
Coût de construction	459, 504	62, 70
Dépenses sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Do —Remarques au sujet des (I)	580	70
Description	74	10
Big Otter Creek—Voir *Port Burwell.*		
Bois Blanc—		
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Burlington—Baie de (2 phares)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	86	10
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	440	55
Réparations et régie 1866-7—Frais de	7	1

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES.—*Suite.*		
Cap de la Madeleine (2 phares flottants)—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	78	10
Péages et règlements—Proclamations	440	55
Cap Charles—		
Coût de Construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	78	10
Cap Rosier—		
Coût de construction	459 504	70 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 3)	580	70
Description	74	10
Catfish Creek ou Port Bruce—		
Description	90	10
Champlain—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	78	10
Chateauguay—Phare flottant—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	82	10
Cobourg (Lac Ontario)—		
Description	90	10
Coles—Battures de—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	84	10
Réparations et régie—Frais de	7	1
Collingwood (Lac Huron)—		
Description	90	10
Contrecœur—		
Coût de construction	557	70
Cornwall—Canal de—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	84	10
Côteau du Lac—		
Description	90	10
Dalhousie—Havre de, (Lac Huron)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du Lac Huron	5	1
Description	86	10
Ouvrages exécutés en 1866–7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866–7—Frais de	7	1
Darlington—		
Description	90	10
False Ducks—Voir *Outer Drake.*		
Forteau—Voir *Pointe Amour.*		
Gage ou Simcoe, Pointe Yeo ou Pointe des Neuf Milles—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866–7—Description	361	37
Réparations et régie 1866–7—Frais de	7	1
Gananoqui—Détroit de—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	84	10
Réparation et régie, 1866–7—Frais de	7	1

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Suite.*		
Gaspé—Bassin de—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Description	76	10
Gibraltar—Pointe (Lac Ontario)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Description	86	10
Réparations et régie—Frais	7	1
Goderich—(Lac Huron)—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du Lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 29)	581	70
Description	76	10
Grande Rivière à la Loutre—Voir *Port Burwell.*		
Grondines—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Description	78	10
Grosse Pointe, (phare principal)—		
Coût de construction	505	70
Dépenses sous le Département des Travaux Publics sur les phares en général	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 19)	580	70
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Anticosti (3 phares)—		
Coût de construction	459, 504, 556	62, 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 4)	580	70
Description	74	10
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	440	55
Ile à la Bague—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Ile à la Pierre—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Départment des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Ile aux Cerises (2 phares)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile aux Goëlands (Lac Ontario)—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
do —Remarques au sujet de la (No. 24]	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile aux Grues—		
Coût de construction	459, 505	62, 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Description	76	10
Ile aux Œufs—Voir *Scotch Bonnet.*		
Ile aux Prunes—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Suite.*		
Ile aux Raisins—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Ile Bellechasse—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
do —Remarques au sujet de la (No. 10)	580	10
Description	76	10
Ile Bicquet—		
Coût de construction—	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Description	72	10
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	440	55
Ile Brulée—		
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Chantry (Lac Huron)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 31)	581	70
Description	88	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Christian (Lac Huron)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 35)	581	70
Description	88	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Clapperton (Lac Huron)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 38)	581	70
Description	88	10
Ile Coves (Lac Huron)—		
Coût de construction	459 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 32)	581	70
Description	88	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile du Grenadier—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Griffith—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la province	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 33)	581	70
Description	88	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Lindoe—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la province	5	1
Description	84	10
Ouvrages, exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES.—*Suite.*		
Ile Mohawk (Lac Erié)—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 25)	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Nottawasaga (Lac Huron)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 34)	581	70
Description	88	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Pelée—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile Rouge—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	74	10
Ile Snake (Lac Ontario)—		
Coût de construction	459 506	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 21)	581	70
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Ile St. Paul—		
Description	74	10
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	440	55
Ile Verte—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Description	72	10
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	440	55
Ile Wolfe—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Jack Straw—Batture de		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Kamouraska, Grande Ile de—		
Coût de construction	459 504	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 8)	580	70
Description	76	10
Killarney (Lac Huron)—2 phares—		
Coût de constuction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 36)	581	70
Description	81	10

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES.—*Suite.*		
Kingston—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Lachine—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Do —Observations au sujet de la (No. 13)	580	70
Description	82	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Lac St. Louis (4 phares flottants)—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 14)	580	70
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Lac St. Pierre (3 phares flottants)—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Lancaster—Jetée de—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 20)	581	70
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Lavaltrie—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Longue Pointe—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 27)	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Lotbinière—		
Coût de construction	556	70
Montréal—Havre de—		
Coût de construction	505 557	70 70
Dépenses sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 12)	580	70
Description	80	10
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	440	55
Oakville (Lac Ontario)—		
Description	86	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Outer Drake ou False Ducks (Lac Ontario)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Pélerins—Les Grands—		
Coût de construction—	459 504	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
do —Observations au sujet de la (No. 7)	580	70
Description	74	10

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Suite.*		
Petit Courant (2 phares)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
do —Observations au sujet de la (No. 37)	581	70
Description	88	70
Phares de rivière—Voir *Montréal* (*Havre de*).		
Pickering ou Liverpool—		
Description	90	10
Pilier du Sud—		
Coût de construction	566	70
Dépense sous le Département des Travaux Public sur les phares de la Province	5	1
Description	76	10
Pointe Amour—		
Coût de construction	459 504	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 2)	580	70
Description	74	10
Pointe à Pitre—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Pointe aux Pères—		
Coût de construction,	459 504	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 5)	580	70
Description	74	10
Détruit par le feu	580	70
Pointe aux Trembles—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Pointe Claire (phare sur jetée)—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	8	1
Pointe Claire (phare flottant)—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do —Remarques au sujet de la (No. 15)	580	70
Description	82	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	8	1
Pointe Clark (Lac Huron)—		
Coût de construction	460 506	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares du lac Huron	5	1
Do —Observations au sujet de la (No. 30)	581	70
Description	88	10
Réparation et régie—Frais de	7	1
Pointe des Monts—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Description	74	10
Pointe des Neuf Milles—Voir *Gage.*		

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Suite.*		
Pointe du Lac—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Pointe Knight—(3 phares)—		
Coût de construction	505	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Remarques (No. 18)	580	70
Pointe Langlais—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Pointe McKie—		
Dépense	5	1
Description	82	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	360	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Pointe Pelée—Récif de la (Lac Erié)—		
Coût de construction	459 506	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Do Observations au sujet de la (No. 28)	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Pointe Plaisante—		
Coût de construction	459 506	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
do —Remarques au sujet de la (No. 22)	581	70
Description	86	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description des	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	8	1
Pointe Platon—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Péages et règlements—Proclamations au sujet des	440	55
Pointe St. Grégoire—Voir *Port St. François.*		
Pointe Ste. Laurent—		
Coût de construction	459 505	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
do —Observations au sujet de la (No. 11)	580	70
Description	76	10
Port Bruce—Voir *Catfish Creek*—		
Port Burwell ou Grande Rivière à la Loutre—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Port Colborne (2 phares)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	361	37
Port Crédit (Lac Ontario)—		
Description	90	10
Port Dover (Lac Erié)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Suite.*		
Port Hope—		
Description	90	10
Port Maitland (Lac Erié)—		
Coût de construction	506	70
Dépense—Remarques au sujet de la (No. 26)	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Port de Montréal—Voir *Montréal, Havre de.*		
Port Oshawa (Lac Ontario)—		
Description	90	10
Portneuf (2 phares)—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	76	10
Port St. François (2 phares)—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Port Stanley (Lac Erié)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Pot à l'eau-de-vie—		
Coût de construction	459 504	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares en bas de Québec	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 6)	580	70
Description	74	10
Presqu'Ile (2 phares)—		
Coût de construction	506	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Do Remarques au sujet de la (No. 23)	581	70
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Repentigny—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Richelieu—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Rivière Thames—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	88	10
Ouvrages exécutés en 1866-7—Description	361	37
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Roche du Cheval Rouge—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	84	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Rocher à Pitre—Voir *Ile aux Goelands.*		
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs (Lac Ontario)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics	5	1
Description	86	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
Sorel—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10

Index alphabétique.—*Suite.*

P.

	Page.	No. de l'Appendice.
PHARES—*Fin.*		
Spectacle—Batture de—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	82	10
Réparations et régie, 1866-7—Frais de	7	1
St. Antoine—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	76	10
Ste. Croix—		
Coût de construction	556	70
Description	76	10
St. Ignace (Lac Supérieur)—		
Coût de construction	460 507	62 70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	88	10
St. Pierre les Becquets—		
Coût de construction	556	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	78	10
Ste. Thérèse—		
Coût de construction	557	70
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Toronto—		
Description	90	10
Traverse—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	80	10
Traverse Sud (phare flottant)—		
Dépense sous le Département des Travaux Publics sur les phares de la Province	5	1
Description	76	10
Whitby, Havre de—		
Description	90	10
Ponts—		
Actes divers concernant les	455	50
Coût de construction — Bas-Canada	184 522	20 70
Coût de construction — Haut-Canada	192 522	20 70
Dépenses, etc.—Remarques sur les	589	70
Description, etc	184	20
Péages et réglements—Proclamations au sujet des	441	55
Tableau des ponts vendus ou à vendre	318 320	26
Tableau des ponts abondonnés	322 324 326	26
Pointe aux Iroquois—Canal de la—(Voir Williamsburgh).		
Pointe Farran—(Voir Farran).		
Prêt du Gouvernement pour chemins de fer, etc. — Bas-Canada	615	70
Prêt du Gouvernement pour chemins de fer, etc. — Haut-Canada	617	70
Produits reçus—		
Au port de Québec, par chemin de fer, vapeurs et autres navires, en 1866	427	50
A Montréal, par vapeurs et autres navires, par la voie des Canaux du St. Laurent, en 1866-67	426	50
Do (produits de l'Ouest) par la voie des Canaux du Laurent, en 1866	426	50
A Toronto, par vapeurs et autres navires, en 1866	427	50
Propriétés militaires (réserves)—		
Actes, etc., au sujet des (sommaire)	451	58

Index alphabétique.—*Suite.*

	Page.	No. de l'Appendice.
Q.		
Quarantaine—Lazaret de la Grosse-Ile (Voir "Edifices Publics").		
Quarantaine—(avant l'Union) (Voir "Institutions Charitables" etc., dans "Edifices Publics").		
R.		
Rapides de Lachine du Coteau et des Cèdres—		
Dépenses—(Remarques concernant les)	572	70
Frais d'améliorations	489	70
Revenu et dépenses sur les canaux des Cascades, du Rocher Fendu et du Côteau, de 1815 à 1834	573	70
Rapides du Richelieu—		
Coût des ouvrages dans les	494	70
Rapide Plat—(Canal du)—(Voir Williamsburg).		
Rapport du 27 juillet 1847—		
Dépenses sur les Travaux Publics, avant l'Union	618	70
Remorquage—(Service du) sur le Haut St. Laurent.—Dépenses en 1866-67	6	1
Rideau (Canal)—		
Actes, etc., au sujet du transfert (sommaire)	456	60
Arpentage du canal—(coût de l')	458	61
Bâtisses, etc	71	8
Coût de construction	490	70
Do sous le Gouvernement Impérial	68	7
Dépenses etc—(Remarques au sujet des)	574	70
Marchandises qui ont passé dans le canal, de 1857 à 1867 (tonnage des)	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la—de 1832 à 1867	405	47
Do Dates du passage du premier et du dernier navire, dans les écluses, chaque année, de 1855 à 1867	405	47
Navires—(Nombre de)—qui ont passé dans le canal, de 1864 à 1866	424	48
Do do do les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	479	66
Do (Tonnage des) do le canal, de 1857 à 1867	460	64
Ouvrages—(Description de leur état actuel)	60	7
Do (Dates de leur commencement et de leur achèvement)	68	7
Do exécutés en 1866-7	356	35
Passagers (Nombre des) transportés sur les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et les marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do (frais de perception) de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et règlements (proclamations ou sujet des)	432	55
Pouvoirs d'eau, etc., donnés ou loués	71 310	8 25
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses, de 1844 à 1867	392	46
Réparations et régie (frais de) en 1866-67	6	1
Do do sous le Gouvernement Impérial	68	7
Do do et frais du service, de 1857 à 1867	335 458	28 61
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net do do	467	64
Do (récapitulation du)	480	67
Do brut et net, en 1866-67	485	69
S.		
Sault Ste. Marie (Canal du)—		
Navigation (ouverture de la) de 1832 à 1867	405	47
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses	393	46
Scugog (Navigation Intérieure de la Rivière)—		
Dépenses pour améliorations	3	1
Frais de réparations et de régie, en 1866-67	3	1
Signaux ou Balises—		
Description des—(sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec)	95	10
Ste. Anne—Ecluse de—		
Amendes et pénalités perçues (1866-67)	346	30
Bâtisses, etc	71	8

Index alphabétique.—*Suite.*

S.

	Page.	No. de l'Appendice.
Ste. Anne—Ecluse de—*Fin.*		
Coût de construction	490	70
Do sous le Département des Travaux Publics	3	1
Dépenses, etc. (Remarques sur les)	574	70
Marchandises qui ont passés dans l'écluse, de 1857 à 1867 (tonnage des)	467	64
Navigation (ouverture et clôture de la) de 1843 à 1867	404	47
Navires (nombre des) qui ont passé dans l'écluse, en 1866-7	346	30
Do do do de 1855 à 1866	423	48
Do do do les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	479	66
Do (tonnage des) do l'écluse de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de leur état actuel	34	3
Do exécutés en 1866–7	341	30
Passagers (nombre des) transportés sur les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus en 1866–7	346	30
Do perçus sur navires et les marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do (frais de perception des) de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements (proclamations au sujet des)	438	55
Profondeur d'eau sur le seuil d'aval de l'écluse, de 1852 à 1867	394	46
Réparations et régie (frais de) en 1866–7	3	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et entretien (dépenses pour) de 1860 à 1867	335	28
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do (Récapitulation du)	480	67
Do brut et net, en 1866-7	485	69
St. Ours—Ecluse et Barrage de—		
Amendes et pénalités perçues (1866–7)	344	30
Bâtisses, etc	71	8
Coût de construction	491	70
Do sous le Département des Travaux Publics	3	1
Dépenses, etc.—Remarques au sujet des	576	70
Marchandises qui ont passé dans l'écluse, de 1857 à 1867 (tonnage des)	467	64
Navigation (ouverture et clôture de la), de 1857 à 1867	403	47
Navires (nombre de) qui ont passé dans l'écluse, de 1860 à 1866	422	48
Do do do les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	479	66
Do (tonnage des) do l'écluse, de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages (description de leur état actuel)	29	3
Do exécutés en 1866–7	340	30
Passagers (nombre de) transportés sur les Canaux de la Province, de 1857 à 1867	478	65
Pouvoirs d'eau, etc., affermés	71 316	8 25
Profondeur d'eau sur le seuil d'aval de l'écluse, de 1862 à 1867	393	46
Péages perçus sur les navires et les marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do (Frais de perception, de 1857 à 1867) (Etats No. 1 à 11)	467	64
Do et règlements—(Proclamations au sujet des)	438	55
Réparations et régie, 1866-7—(Frais de)	3	1
Do do de 1857 à 1867, (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et frais du service, de 1860 à 1867	334	28
Revenu brut, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net, do do	467	64
Do (Récapitulation du)	480	67
Do brut et net, 1866-7	485	69

T.

	Page.	No. de l'Appendice.
Tay—(Navigation de la Rivière)—		
Dépenses	490	70
Description des ouvrages et remarques sur les dépenses	575	70
Trent—(Navigation de la Rivière)—		
Ouvrages—(Coût de construction des) aux chutes de Bobcageon Do do aux rapides de Chisholm Do do aux rapides de Crooks Do do à l'île Myers Do do aux rapides de Scugog Do do à la rivière Scugog Do do aux rapides de Whitlas	492	70
Do (Remarques au sujet des dépenses)	577	70
Profil de la voie de communication intérieure entre les lacs Rice et Huron	133	15
Réparations et entretien de 1845 à 1867 (Frais de)	484	69

Index alphabétique.—*Fin.*

	Page.	No. de l'Appendice.
V.		
isseaux—(Voir Navires).		
peurs Océaniques transportant les malles de Liverpool à Québec et Portland	435	54
rmillon—(Rivière)—		
Coût des ouvrages	509	70
Position, dimensions etc., des ouvrages	138	17
W.		
elland—Canal—		
Amendes et pénalités perçues, 1866-7	354	33
Bâtisses, etc	70	8
Coût de construction	488	70
Do sous le département des Travaux Publics	3	1
Dépenses sur les ouvrages anciens ou nouveaux, avant et depuis l'Union	336	29
Do —Remarques au sujet des	570	70
Farine manufacturée, etc., sur la ligne de ce Canal (1866)	429	51
Marchandises—Tonnage des—qui ont passé dans le canal, de 1857 à 1867	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la—de 1831 à 1867	402	47
Navires—Nombre de—qui ont passé dans le canal, de 1854 à 1867	420	48
Do —Tonnage des do do 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de leur état actuel	57	6
Do exécutés en 1866-7	350	33
Passagers—Nombre de—transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do —Frais de perception des—de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements—Proclamations au sujet des	439	55
Pouvoirs d'eau, etc., affermés	70 304	8 25
Profondeur d'eau sur le seuil des écluses à Port Dalhousie, 1849 à 1867	390	46
Do do à Port Colbourne, do	391	46
Do do à Port Maitland, do	392	46
Rentes, etc.—Arrérages de	352	33
Réparations et régie en 1866-7—Frais de	3	1
Do do de 1857 à 1867—Frais de (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et frais du service (dépenses de 1860 à 1867)	334	28
Revenu brut et net de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do net de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do —Récapitulation du—pour tous les Canaux—de 1857 à 1867	480	67
Do brut et net (1866-7)	485	69
Villiamsburgh—Canaux de—		
Bâtisses, etc	70	8
Coût de construction	488	70
Do sous le Département des Travaux Publics	3	1
Dépenses—Remarques sur les	570	70
Farine manufacturée, etc., le long de ces canaux en 1866	428	51
Marchandises qui ont passé dans ces canaux de 1857 à 1867—Tonnage des	467	64
Navigation—Ouverture et clôture de la—au canal de la Pointe Farran, de 1849 à 1867	401	47
Do do do du Rapide Plat do	401	47
Do do do des Galops do	401	47
Navires—Nombre de—qui ont passé par ces canaux de 1861 à 1866	419	48
Do Tonnage des— do de 1857 à 1867	467	64
Ouvrages—Description de leur état actuel	54	5
Do exécutés en 1866-7	348	32
Passagers—Nombre de—transportés sur les canaux de la province, de 1857 à 1867	478	65
Péages perçus sur les navires et marchandises, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do —Frais de perception des—de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Do et réglements—Proclamations au sujet des	438	55
Pouvoirs d'eau, etc., affermés	70 302	8 25
Profondeur d'eau sur les seuils des écluses, à la Pointe Farran, de 1849 à 1867	386	46
Do do au Rapide Plat, de 1853 à 1867	387	46
Do do à la Pointe Iroquois, de 1858 à 1867	388	46
Do do des Galops, de 1857 à 1867	389	46
Réparations et régie—Frais de—en 1866-7	3	1
Do do de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	467	64
Réparations et frais du service, de 1860 à 1867	334	28
Revenu net, de 1857 à 1867 (Etats Nos. 1 à 11)	461	63
Do brut, do do	467	64
Do brut et net en 1866-7, sur les canaux du St. Laurent	485	69
Do do —Récapitulation du—pour tous les Canaux—de 1857 à 1867	480	67

FAUTES A CORRIGER.

Page.	Lignes depuis la tête de la page	Lignes depuis le bas de la page	Au lieu de	Mettre
Rap. du Com. 117	5	.....	" 181 "	" 176."
Appendice. 131	.....	9	" 56," dans la colonne de *Hauteur*	" 560."
209	.....	6	" laborieusement sculptées"	" Sculptées avec art."
268	4	.....	" Seigneurie."	" District."
268	.....	8	" Grand Tronc"	" Great Western."
269	.....	20	" des héritiers de feu le juge en chef Sewell"	" de Geo. Alford légataire universel de feu George Pozer, écuyer."
271	.....	19	" $40,526.06 "	" $40,536.06."
284	.....	8	" fonds d'emprunt municipal "	" fonds des municipalités."
319	.....	4	1er juin "1863," dans la colonne des Observations	" 1881."
329	Tête de la page.	.....	Ajoutez à la liste des édifices publics dans la deuxième colonne	" Nouveau palais de justice, Montréal."
332	8	.....	" New Carlisle (comté de Bonaventure)"	" Percé (comté de Gaspé)."
332	9	.....	" Percé (comté de Gaspé).	" New Carlisle (comté de Bonaventure)"
458	.....	.....	La dernière colonne	L'avant dernière.
467 à 472	.....	.....	" Péages perçus," en tête de la 8me colonne	" Perception des péages."
470	.....	.....	Revenu net, $104,584.22, " Baie de Burlington"	" Canal Welland."
470	.....	.....	Revenu net, $3,745.12, " écluse de Ste. Anne"	" Baie de Burlington."
540	2	.....	" Bas " Canada, sous Ouvrages, 1re colonne	" Haut " Canada.
569	4 et 6	.....	" None " dans le Tableau	" Aucune."

PART OF BRITISH AMERICA
Scale.
HUDSON'S BAY TERRITORY
HUDSON'S BAY
James Bay
BRITISH COLUMBIA
ROCKY MOUNTAINS
VANCOUVER I.
PACIFIC OCEAN
Boundary Line 1818
PACIFIC RAILWAY
UNITED STATES
PROVINCE OF ONTARIO or UPPER CANADA
PROVINCE OF QUEBEC OR LOWER CANADA
L. SUPERIOR
L. MICHIGAN
L. HURON
GEORGIAN B.
ONTARIO
ERIE
ERIE CANAL
TORONTO
OTTAWA
MONTREAL
QUEBEC
NEW YORK
CHICAGO
ST PAUL
HARRISBURG
NEW BRUNSWICK
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
C. BRETON I.
SYDNEY
EDWARD I.
CHARLOTTE
GULF OF ST LAWRENCE
ANTICOSTI
NEWFOUNDLAND
ATLANTIC OCEAN
WINNIPEG

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE FINISSANT AU 30 JUIN 1867.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, *Vicomte* MONCK, *Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.*

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Le rapport actuel étant le dernier qui sera soumis sur les Travaux Publics des Provinces-Unies du Haut et du Bas-Canada, il est à propos de donner à cette occasion une courte description des plus importants de ces travaux, des principales circonstances qui ont accompagné leur construction, et de l'état dans lequel ils se trouveront lors de leur transfert au gouvernement général. Un coup-d'œil sur la géographie physique de la grande étendue de pays dont ces Travaux Publics sont destinés à développer et faciliter le commerce, aidera à en faire apprécier l'importance.

Il y a deux chaînes de montagnes sur le continent de l'Amérique du Nord : les Montagnes Rocheuses, situées à l'Ouest, et courant parallèlement à la côte du Pacifique et la chaîne des monts Appalaches ou Alleghany, situées à l'Est et courant parallèlement à la côte de l'Atlantique.

Cette dernière chaîne s'étend depuis l'Etat de la Géorgie jusqu'aux montagnes Catskill, sur la rive droite de l'Hudson ; elle reparait de nouveau de l'autre côté de cette rivière en plusieurs masses détachées. dont les principales sont désignées sous les noms de montagnes Vertes et Blanches.

Ces montagnes, en atteignant la latitude de Québec, courent parallèlement au St. Laurent, et se terminent dans le golfe à l'extrémité Nord de Gaspé.

La surperficie de la vaste plaine comprise entre ces deux chaînes, ayant une largeur moyenne de plus de 1,400 milles, et s'étendant en longueur depuis le golfe du Mexique au Sud jusqu'à l'Océan Arctique au Nord, peut être estimée à 3,250,000 milles carrés.

Les grands lacs Canadiens sont situés vers le milieu de cette immense région ; et le continent est traversé, vers la même latitude, jusqu'aux montagnes Rocheuses, par un

plateau peu élevé d'où les grandes plaines déclinent des deux côtés, au Nord et au Sud. Les eaux du versant Nord de cette plaine se jettent dsns l'Océan Arctique, la Baie d'Hudson et le golfe St. Laurent, et celles du versant Sud se jettent par le Mississippi dans le golfe du Mexique.

Dans la région du versant Nord il y a un grand nombre de lacs immenses et de vastes cours d'eau. L'un des principaux est le fleuve Mackenzie, qui après avoir relié entre eux plusieurs lacs d'une étendue presque aussi considérable que celle de nos grands lacs canadiens, se jette dans l'Océan Arctique. Une autre de ces grandes rivières est la Saskatchewan, qui, traversant le lac Winnipeg et autres lacs moins considérables, entre dans la Baie d'Hudson sous le nom de la rivière Nelson.

La troisième et par sa position la plus importante artère de ce versant Nord, est le fleuve St. Laurent, qui entrant par l'extrémité occidentale du lac Supérieur, débouche par l'extrémité orientale du lac Ontario, et suivant ensuite une direction Nord-est, forme dans son cours les trois nappes d'eau connues sous les noms de lacs St. François, St. Louis et St. Pierre. Au dessous de Québec, il prend graduellement de grandes proportions et atteint une largeur de cent milles à sa jonction avec le golfe St. Laurent. En le mesurant depuis sa source jusqu'au Détroit de Belle-Ile, le cours de ce grand fleuve peut être porté à 2,500 milles.

Bien que ces trois grands fleuves soient les principales artères qui arrosent ce versant du Nord, il faut aussi mentionner les rivières Albany, Churchill et Great Fish, qui ont toutes des proportions considérables et se jettent dans la Baie d'Hudson et l'Océan Arctique. Mais à l'exception du St. Laurent, aucune de ces rivières du Nord ne pourra jamais être utilisée comme grande artère pour l'écoulement des produits vers l'Océan, parce que dans les régions de leurs décharges dans la Baie d'Hudson et l'Océan Arctique, le climat est trop rigoureux pour permettre l'établissement de ports accessibles aux navires. D'un autre côté, le St. Laurent, non seulement offre un accès facile à l'Atlantique, mais il est bien pourvu de havres, et par conséquent, quelque puisse être l'augmentation future de la population et des produits sur les rives des autres grands fleuves du Nord, tout le trafic qui en résultera devra nécessairement chercher son débouché par la vallée du St. Laurent.

Le Mississippi.—Il y a moins de lacs sur le versant Sud de la grande plaine que sur celle du Nord, mais les rivières qui descendent des chaînes de montagnes à l'Est et à l'Ouest sont considérables et nombreuses et portent les eaux de ce versant à une artère principale, qui a sa source dans le plateau décrit plus haut, et qui s'étend sur toute la longueur de ce versant jusqu'au golfe du Mexique. Cette artère, le fleuve Mississippi, par sa position et son étendue, est éminemment propre à servir de grande voie de transport jusqu'à l'Océan, pour les produits et le trafic destinés aux ports du Sud.

Le cours du Mississippi est tortueux et rapide mais il possède une profondeur d'eau suffisante durant toute l'année pour permettre aux plus grands bateaux à vapeur de le remonter jusqu'à Cairo, à son confluent avec l'Ohio—distance de 1,097 milles de son embouchure. Les bateaux à vapeur de moindres dimensions le remontent à 600 milles plus haut, et les embarcations d'un tirant d'eau de deux pieds peuvent se rendre jusqu'aux chutes de St. Antoine, qui sont situées à environ 1,957 milles du golfe. La longueur totale du fleuve, depuis sa source jusqu'à la mer, est de 2,616 milles, et son port principal est la Nouvelle-Orléans, située à environ 105 milles de son embouchure.

Ce grand fleuve se décharge dans la mer par plusieurs bouches, dont la principale est la passe du Sud-Ouest. Par cette entrée les navires tirant 18 pieds d'eau peuvent remonter jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Les bateaux à vapeur et les petits navires adoptent généralement la route des Rigolets et du lac Pontchartrain, d'où un canal de cinq milles de longueur et un chemin de fer conduisent à cette ville.

Avec tous les avantages d'une aussi longue navigation, le Mississippi néanmoins, pour des causes naturelles, doit forcément céder une partie de son trafic au St. Laurent. Les céréales et autres produits altérables obtenus dans un certain rayon de la vallée du Mississippi, et destinés à l'exportation, seraient endommagés pendant leur transport sous un climat aussi chaud que celui qui règne à la Nouvelle-Orléans. Cet avancé est confirmé par le fait que les habitants de la vallée du Mississippi, ont relié la vaste navigation intérieure de ce fleuve avec les lacs du St. Laurent, au moyen de quatre canaux et de nombreux chemins de fer, pour obtenir un débouché à leurs produits par les ports de l'Atlantique, au lieu de les expédier par le Mississippi à la Nouvelle-Orléans.

D'après cette courte esquisse des traits caractéristiques du Mississippi, il est évident qu'il ne peut faire concurrence au St. Laurent pour le transport à l'Océan des céréales et autres produits altérables ; que l'utilité du Mississippi se borne à sa navigation, et qu'il est dépourvu des avantages naturels que recherchent les intérêts manufaturiers, les seuls pouvoirs d'eau qu'il possède se trouvant dans le voisinage de sa source et aux chutes de St. Antoine.

Le St. Laurent.—Le fleuve St. Laurent parcourt toute la longueur du Canada, offrant une voie de communication entre l'Océan Atlantique et le cœur même de la plus fertile partie de l'Amérique du Nord. Il est navigable pour les plus grands navires jusqu'au port de Montréal, situé à 986 milles de l'Océan. Son cours au-dessus de cette ville, rencontre en beaucoup d'endroits des barrages naturels, dont quelques-uns servent de digues à nos grands lacs et maintiennent leurs eaux à leur hauteur actuelle, donnant au fleuve un caractère tout particulier en ce que le courant y est concentré dans des espaces comparativement restreints, séparés par de vastes nappes d'eau tranquille.

Le St. Laurent fournit à l'industrie manufacturière des pouvoirs d'eau d'une étendue pour ainsi dire, illimitée, et qui, ayant les grands lacs pour réservoirs, sont peut-être les moins variables du monde. Ces pouvoirs d'eau sont convenablement distribués entre certaines localités, comme Montréal, les Cascades, les Cèdres, le Côteau du Lac, le Long-Sault, Niagara et le Sault Ste. Marie, tandis que l'ensemble des pouvoirs d'eau disponibles sur les tributaires du St. Laurent est tellement vaste par lui-même, et se trouve distribué sur une si grande étendue de terre, que le seul travail d'en constater la puissance, serait une entreprise considérable.

Il a déjà été dit que la chaîne des montagnes Appalaches, qui s'étend de l'embouchure du St. Laurent au golfe du Mexique, sépare l'intérieur du continent de l'Océan Atlantique,—que le Mississippi et le St. Laurent sont les seuls débouchés de ces immenses régions, et que le climat plus tempéré de la vallée du St. Laurent, fait de ce fleuve la voie de transport à l'Océan la plus importante du continent. La valeur du St. Laurent sous ce rapport est parfaitement démontrée par les grands efforts des ingénieurs des Etats-Unis pour suppléer par des moyens artificiels, à l'absence d'un avantage semblable dans leur propre pays. Ainsi, les habitants de l'Etat de New-York, profitant d'une dépression dans la

chaîne des Appalaches, à l'endroit où l'Hudson traverse ces montagnes, conçurent le projet du canal Erié, long de 350½ milles. Ils voulaient par ce moyen relier les eaux des grands lacs avec l'Atlantique, par la voie de la rivière Hudson, et détourner le trafic de l'Ouest de sa voie naturelle, qui est le St. Laurent. Ce canal traverse le plateau qui sépare le bassin du St. Laurent de celui de l'Hudson, et son importance comme voie commerciale est complètement dépendante de la quantité d'eau limitée dont on peut disposer pour l'alimentation de ses parties les plus élevées.

L'augmentation rapide de la population des régions qui avoisinent les grands lacs peut être assignée en grande partie aux facilités de transport offertes par le canal Erié ; car avant son ouverture en 1825, et les améliorations apportées à la navigation du St. Laurent, les produits agricoles des bords des lacs Erié et Huron n'avaient que peu de valeur ; il y avait par conséquent peu d'encouragement à l'établissement d'une population agricole dans ces régions.

Dans l'origine, ce canal servit principalement au transport des immigrants des bords de la mer à l'intérieur du pays ; pendant plusieurs années ensuite il n'a été utilisé que pour le transport des marchandises et des objets manufacturés pour la consommation du colon de l'Ouest ; mais il n'apportait presque rien en retour.

Après un certain laps de temps, cet ordre de choses fut renversé ; l'Ouest commença à envoyer ses céréales et autres produits en échange des articles qu'il importait, et le développement de ce commerce fut tellement rapide qu'au bout de quelques années la récolte des grains de l'Ouest, à l'exclusion du riz, était plus considérable que celle de tout le reste de l'Union Américaine. Ce developpement de l'Ouest a donné lieu à une activité correspondante dans l'Est, et comme la prospérité d'une section marchait de pair avec celle de l'autre, l'accroissement de toutes deux se fit avec une rapidité sans exemple. Mais les habitants de New-York n'étaient pas les seuls à s'efforcer de donner une certaine direction au commerce de l'Ouest. Presque tous les Etats situés sur la côte de l'Atlantique cherchèrent à établir des communications avec l'Ouest, et il est impossible de voir sans admiration l'énergie, l'esprit d'entreprise et l'habileté déployés dans les grands travaux entrepris à cette fin. Leurs chemins de fer traversent des régions montueuses, leurs canaux sont poussés jusqu'au pied même des montagnes, et sauf quelques courts portages, établissent une communication, entre les eaux de l'Ouest et l'Océan Atlantique, pour de légers bateaux. Ces chemins de fer sont maintenant d'une valeur inappréciable, et bien que dans l'origine, ils fussent destinés surtout à l'écoulement des produits de l'Ouest, ils transportent aujourd'hui les voyageurs, les malles, les marchandises légères et surtout les articles d'une nature altérable dont la prompte livraison est si essentielle pour éviter les hasards d'un marché variable. Cette énergie déployée par nos voisins était sans doute stimulée par le désir d'empêcher le trafic de l'Ouest de suivre le St. Laurent, sa voie naturelle comme on l'a déjà démontré. Car nous voyons que les travaux entrepris pour faire disparaître les obstacles qui s'opposaient à la navigation de ce fleuve ne furent pas plus tôt commencés, que les américains poussèrent avec une activité nouvelle à l'achèvement de leurs canaux et de leurs chemins de fer.

Il est évident que ceux qui présidèrent à la construction des Travaux Publics du Canada désiraient pourvoir non-seulement aux besoins immédiats du pays, mais aussi au commerce futur de l'Ouest ; ils adoptèrent pour leurs ouvrages de navigation une échelle

qui leur parut suffisante pour répondre à tous les besoins de ce commerce, convaincus qu'ils étaient que les créations artificielles de nos voisins ne sauraient lutter contre les avantages naturels du St. Laurent.

Le gouvernement de ce pays a eu sous son contrôle exclusif l'amélioration de la navigation presque dès le commencement des travaux, tandis que des compagnies particulières ont construit nos chemins de fer, ces autres grands moyens de transport qui aident aussi efficacement au développement d'un pays. Ces deux systèmes sont devenus coopératifs et se sont unis, comme les rouages séparés d'une machine pour faire le commerce de transport du pays.

Ces observations préliminaires ont pour conclusion naturelle que c'est la destinée du peuple qui habite la vallée du St. Laurent de devenir non seulement le principal expéditeur entre les Etats de l'Est et ceux de l'Ouest, mais encore, et à une époque assez rapprochée, le principal manufacturier de l'Amérique du Nord; et si lent qu'ait été notre pays à améliorer et perfectionner les ressources que la nature lui a prodiguées avec tant de largesse, il y a tout lieu de croire que le Canada atteindra bientôt, sous l'influence de sa nouvelle organisation politique, la position à laquelle il a droit.

Le Département des Travaux Publics avait sous son contrôle jusqu'au 30 juin 1867:

Les Canaux.

Les Ouvrages sur les Rivières Navigables.

Les Havres et Jetées.

Les Phares, Signaux et Bouées.

Les Glissoires et Estacades.

Les Chemins et Ponts.

Les Edifices Publics, et

Les Navires Provinciaux.

CANAUX.

Les canaux provinciaux ont été construits dans le but de surmonter les obstacles naturels qui se rencontraient sur les voies suivantes de la navigation intérieure du Canada:

1°—La navigation du St. Laurent.

2°—De Montréal à Kingston par la rivière des Outaouais.

3°—Navigation du Richelieu et du lac Champlain.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

La navigation du St. Laurent embrasse une étendue de 2,384 milles (statués) depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond-du-Lac, à la tête du lac Supérieur.

Les canaux canadiens, sur cette voie, sont ceux de Lachine, de Beauharnois, de Cornwall, de la Pointe Farran, du Rapide Plat, des Galops et de Welland. Réunis, ils ont une longueur totale de 70.83 milles, et l'ascension totale par les écluses est de 536½ pieds, au moyen de 54 écluses.

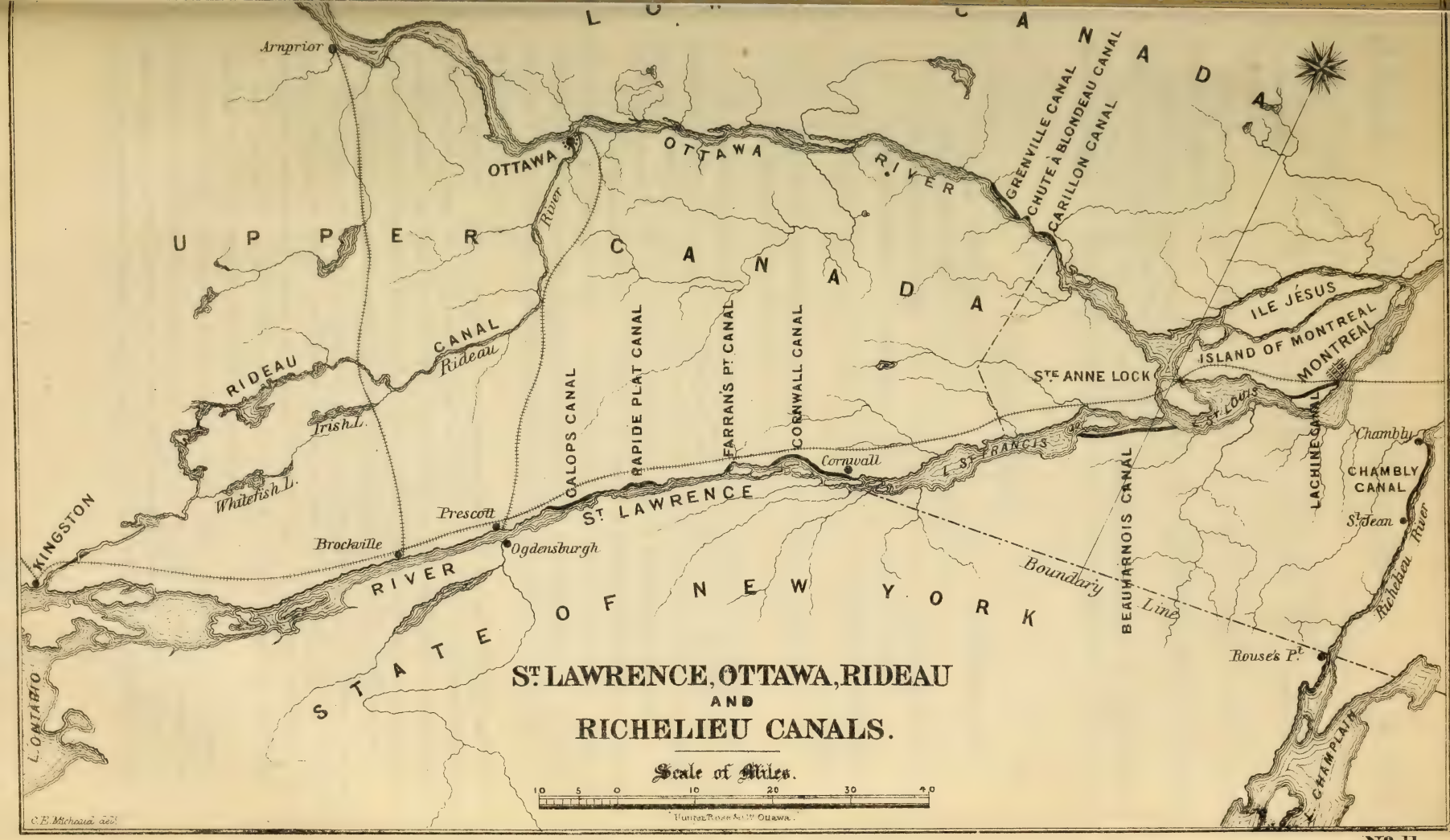
Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont aussi connus sous le nom de Canaux de Williamsburgh.

Le canal du Sault Ste. Marie, sur la rive américaine, relie le lac Huron au lac Supérieur en franchissant le Sault Ste. Marie. Cet ouvrage a été construit par une compagnie avec l'aide du congrès des Etats-Unis. Sa longueur est de $1\frac{1}{17}$ mille, et la chute de ses écluses est de 18 pieds.

Le niveau du lac Supérieur est à environ 600 pieds au-dessus de la ligne des plus hautes marées du St. Laurent à Trois-Rivières.

TABLEAU DES DISTANCES.

SECTIONS DE NAVIGATION.	MILLES STATUES.	
	Distances intermédiaires.	Distances totales depuis Belle-Ile.
Du détroit de Belle-Ile à la tête de la marée (Trois-Rivières)	900	.....
De la tête de la marée (Trois-Rivières) au Canal Lachine	86	986
Canal Lachine	8½	994½
Du canal Lachine au canal Beauharnois	15¼	1009¾
Canal Beauharnois	11¼	1021
Du canal Beauharnois au canal Cornwall	32¾	1053¾
Canal Cornwall	11½	1065¼
Du canal Cornwall au canal de la Pointe Farran	5	1070¼
Canal de la Pointe Farran	¾	1071
Du canal de la Pointe Farran au canal du Rapide Plat	10½	1081½
Canal du Rapide Plat	4	1085½
Du canal du Rapide Plat au canal des Galops et des Iroquois	4½	1090
Canal des Galops et des Iroquois	7⅝	1097⅝
Du canal des Galops et des Iroquois au canal Welland	236⅜	1334
Canal Welland	27	1361
Du canal Welland au Sault Ste. Marie	625	1986
Canal du Sault Ste. Marie	1	1987
Du canal du Sault Ste. Marie à Fond-du-Lac (tête du lac Supérieur)	397	2384



St. LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU AND RICHELIEU CANALS.

Scale of Miles.

10 5 0 10 20 30 40

No. II.

Pour les détails sur les distances intermédiaires, sur cette route, et les distances depuis Québec et la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool,—voir l'Appendice No. 2, pages 9 et 10.

Pour les détails sur l'étendue de navigation par les lacs et les rivières—voir l'Appendice No. 2, page 11.

Pour le tableau des distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, St. Jean, Portland et Québec—voir l'Appendice No. 20½, page 203.

Pour le tableau des distances entre les principaux ports de mer de l'Amérique du Nord et Liverpool, le Havre, la Havane et Rio Janeiro—voir l'Appendice No. 50, page 442.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal	8½ milles statués.
Nombre d'écluses	5.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	44¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	2 écluses—16 pieds. 3 " — 9 pieds.
Largeur du canal au fond	80 pieds.
Largeur du canal à la surface	120 "

Les navires d'outre-mer remontent le St. Laurent jusqu'à Montréal, 986 milles au-dessus du Détroit de Belle-Ile. Montréal est situé sur une île du même nom formée par la jonction de l'Outaouais et du St. Laurent. Cette île a 32 milles de longueur par 10 de largeur, et la ville est située au sud de l'île, vers le milieu de sa longueur.

Immédiatement au-dessus de la ville de Montréal se trouvent les premiers rapides qui obstruent la navigation du fleuve. Ils sont désignés sous le nom de Sault St. Louis, et la nécessité de les surmonter a donné lieu à la construction du canal Lachine. Ce canal est situé sur l'île de Montréal et s'étend depuis la ville jusqu'au village de Lachine. (Voir les Cartes Nos. II et V).

La première démarche faite vers l'accomplissement de cet ouvrage eut lieu en 1815, époque à laquelle la législature passa un *bill* qui octroyait à ses promoteurs une certaine somme pour aider à sa construction ; mais il ne fut rien fait de plus jusqu'en 1819 ; le *bill* fut alors abrogé et remplacé par un autre qui incorporait une compagnie en commandite formée avec un capital de £150,000 ($600,000), divisé en 3,000 actions.

En janvier 1821, cette compagnie présenta une requête à la législature, exposant qu'elle s'était assuré les services d'un ingénieur anglais ; qu'il avait préparé des études et des plans pour ce canal depuis son arrivée d'Angleterre, le printemps précédent ; qu'il n'y avait pas plus de la moitié du capital de souscrit, et qu'en conséquence elle priait le gouvernement de prendre des parts dans l'entreprise.

Cette requête fut renvoyée à un comité, et eut pour résultat de faire passer, le 26 mai 1821, un *bill* abrogeant l'acte en vertu duquel la compagnie s'était formée et autorisant le gouvernement à construire le canal de Montréal à Lachine comme ouvrage provincial. Des commissaires furent chargés de surveiller et d'exécuter l'entreprise ; les plans et

devis, qui avaient été préparés par la première compagnie, furent transférés à ces commissaires, ainsi que les services de M. Thomas Burnett, l'ingénieur. Le 17 juillet 1821, le canal fut commencé à Lachine.

On a souvent prétendu que l'entrée inférieure de ce canal est située trop haut dans le fleuve et trop rapprochée du pied des rapides, et qu'il faut remonter un fort courant avant de l'atteindre et d'y entrer. On affirme que si le canal avait été prolongé à 2¼ milles plus bas que son terminus actuel, c'est-à-dire, jusqu'au pied du Courant Ste. Marie, il aurait débouché dans une magnifique nappe d'eau calme, et que par conséquent tout le port de Montréal, au lieu de se trouver, comme aujourd'hui, dans un courant qui est presque un rapide, aurait occupé une bien plus belle position.

Les premiers promoteurs du canal avaient l'intention d'en placer le terminus au pied du Courant Ste. Marie, avec un embranchement qui serait parti de la ligne principale pour aboutir à un endroit du fleuve situé près de son embouchure actuelle, mais les prix demandés pour les terrains qu'il aurait fallu acheter furent alors regardés comme tellement exorbitants que l'on crut nécessaire d'en changer le tracé.

Cependant, l'importance qu'il y avait de continuer le canal jusqu'au terminus inférieur était tellement évidente, que, deux ans plus tard, c'est-à-dire en 1823, le parlement passa un acte qui ordonnait que des mesures fussent prises pour constater la valeur du terrain nécessaire. Conformément à cet acte, les commissaires du canal nommèrent MM. Jules Quesnel et Thomas Phillips, commissaires pour obtenir les renseigemments désirés.

Ces messieurs firent rapport que la prolongation projetée traverserait quatre-vingt-sept propriétés différentes; que la valeur des terrains s'élevait à £12,547 ($50,188), et la valeur des maisons à £3,821 ($15,284), faisant en tout £16,368 ($65,472), et ils recommandaient fortement l'achat de ces propriétés, dans le but de prolonger plus tard le canal. Mais cette suggestion ne fut pas adoptée.

Le canal construit à cette époque avait 8 milles et 718 verges de longueur; sa largeur au fond était de 28 pieds; au niveau de l'eau elle était de 48 pieds dans la terre et de 36 dans le roc, avec une profondeur de 5 pieds d'eau.

Il avait sept écluses en pierre de taille de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur entre les poteaux tourillons, et une profondeur suffisante pour permettre le passage des navires tirant 4½ pieds d'eau.

Le canal fut ouvert en août 1824 entre Lachine et les abords de la ville de Montréal, et en 1825 les navires le traversèrent pour la première fois.

Les sommes totales employées à cet ouvrage, depuis son commencement jusqu'à la fin de 1826, s'élevaient à £109,601 0s. 9d. ($438,404.15), monnaie courante du Canada.

Le gouvernement du Bas-Canada fournit les fonds, à l'exception de £10,000 contribués par le gouvernement impérial pour s'assurer le transport gratuit de ses troupes, munitions, etc.

Le 31 décembre 1839, le lieutenant-colonel Phillpotts, agissant en vertu d'instructions émanées de Son Excellence le comte de Durham, fit un rapport sur la navigation des canaux des Canadas.

Les dimensions des écluses proposées par le colonel Phillpotts pour tous les canaux entre la tête de la marée et le lac Erié étaient celles qui avaient été adoptées pour le canal

de Cornwall, savoir : 200 pieds de longueur par 55 de largeur, et 9 de profondeur sur les seuils. Entre Montréal et Lachine il proposait la construction d'un nouveau canal, qui aurait commencé à la Pointe Leishman, un demi-mille environ en amont de l'entrée supérieure du canal existant, se serait ensuite dirigé en arrière du village de Lachine, et traversant le chemin qui conduit à Montréal à quelque distance du pied du côteau, aurait touché le canal à environ quatre milles de Lachine ; de là, poursuivant son cours du côté Nord du canal sur une ligne généralement parallèle à celui-ci, il l'aurait rejoint à peu de distance de Montréal. Le colonel Phillpotts évaluait le coût des travaux qu'il proposait à £324,600 sterling ($1,579,720).

En 1841, immédiatement après l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, le Département des Travaux Publics fit des estimations de tous les travaux requis sur les canaux pour permettre aux navires des lacs de voyager entre Québec et le lac Huron, et après avoir mûrement délibéré sur l'avantage d'adopter un nouveau tracé, il en vint à la conclusion de conserver l'ancien canal.

Les dimensions de l'agrandissement projeté étaient de 200 par 45 pieds pour les écluses, avec 9 pieds d'eau sur les seuils ; la largeur du canal au fond devait être de 80 pieds, et de 120 pieds à la surface de l'eau. Sa longueur devait rester de 8½ milles, le nombre des écluses devait être de 5, et l'éclusage total de 44¾ pieds.

Les travaux d'agrandissement furent commencés en 1843 ; mais, en 1844, pendant qu'ils se poursuivaient, des représentations pressantes ayant été faites par la chambre de commerce et par la classe commerciale généralement, les écluses Nos. 1 et 2 furent approfondies à 16 pieds d'eau sur les seuils, de manière à admettre, dans le premier bassin du canal, les plus gros navires de long cours qui visitaient alors Montréal.

Le canal agrandi fut ouvert au printemps de 1848.

En 1847, il fut décidé que le surplus d'eau des canaux serait affermé aux établissements industriels, et entre cette année et le 5 août 1860, il fut affermé à différents individus des pouvoirs d'eau qui sont décrits dans les baux comme suffisants pour faire mouvoir 104 meules de moulin. (Pour un état détaillé des baux de pouvoirs d'eau et autres propriétés—voir l'Appendice No 25, page 294 à 297.)

Est-il sage d'affermer ainsi le surplus de l'eau des canaux ? C'est contestable. On prétend, pour justifier cet usage, que les fabricants se trouvent en communication immédiate avec les eaux navigables, et ont un pouvoir d'eau à leur disposition ; de plus le gouvernement retire non-seulement le revenu direct du fermage, mais aussi un revenu indirect par l'accroissement de la prospérité générale.

Tout en admettant ces avantages, il faut reconnaître qu'il se présente, sous un autre point de vue, certains inconvénients, dont l'un des plus grands est l'accélération du courant dans le canal, et par conséquent la création d'un grand embarras pour la navigation. Cet inconvénient se fait aujourd'hui tellement sentir, que tous les avantages énumérés ne sauraient lui faire contrepoids ; que sera-ce donc lorsque le mouvement commercial, sur ce canal, aura pris plus de développement ?

Ces moulins et manufactures établis sur les bassins du canal et accessibles à la navigation facilitent incontestablement le commerce ; mais aussi il est évident qu'il serait fort à désirer que l'on se procurât ailleurs que dans le canal lui-même le pouvoir d'eau qui

leur est nécessaire ; excepté, néanmoins, dans les cas où la quantité d'eau requise est si minime qu'il serait indifférent à quelle source on la puiserait.

Sur presque tous les canaux du St. Laurent on trouverait moyen, plus ou moins facilement, de se procurer ce pouvoir d'eau supplémentaire ; mais c'est à Montréal surtout qu'il est de la plus haute importance de construire des ouvrages, sur une grande échelle, pour atteindre ce but, vû la position prédominante de ce centre de commerce. Montréal, en effet, sert de trait d'union à la navigation d'outre-mer avec celle des grands lacs, et le pont Victoria en a fait le principal point de convergence de notre réseau de chemins de fer.

La mise à profit d'une portion considérable du pouvoir d'eau qu'offre le Sault St. Louis, pour l'appliquer aux manufactures établies sur les bords du canal ou des autres bassins navigables, entraînerait le gouvernement dans des frais de construction considérables et l'on peut mettre en question l'opportunité d'entreprendre ces ouvrages ; mais ce qui n'est pas douteux, comme question d'intérêt général, c'est qu'il faudrait s'assurer sans retard la possession des terrain nécessaires à la construction de ces ouvrages, tandis que ces terrains sont encore inoccupés ; l'occasion en sera peut-être perdue dans quelques années.

Il est à propos de faire ici mention d'un sujet qui a un rapport intime avec le précédent ; il s'agit de l'adoption immédiate d'un projet bien défini et bien mûri pour le choix d'un terminus général de notre système de canaux.

L'importance de cette question est même suffisante pour qu'il y ait lieu de reproduire et de recommander fortement à l'attention de Votre Excellence, le passage suivant, extrait du rapport pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1864.

" Il ne s'agit pas de discuter, à présent, si le temps est arrivé où le gouvernement ou des compagnies particulières devraient commencer la construction d'un grand terminus pour notre réseau de canaux, mais on est forcé de reconnaître qu'il est grandement temps de préparer et d'adopter un plan bien mûri, sur une échelle proportionnée au développement de notre commerce.

" Le but d'un tel terminus serait de faciliter le mouvement des marchandises entre les navires transatlantiques, les bateaux des lacs, les wagons des chemins de fer, les élévateurs, les entrepôts, les moulins à farine et les quais en général. Les facilités de chargement et de déchargement, qui assurent la célérité dans l'expédition, sont encore d'une plus grande importance pour les propriétaires de navires, que la simple réduction ou l'abolition totale des droits de péage.

" Le manque d'un plan bien étudié est un désavantage sérieux pour le commerce du pays. Par exemple, des compagnies de chemins de fer demandent au gouvernement la permission de traverser le canal ou d'en occuper les bords ; des compagnies privées demandent des sites pour y ériger des entrepôts, des élévateurs et des moulins, ou la permission de creuser des bassins ; tandis que les constructeurs de navires insistent davantage chaque année pour obtenir des bassins de radoub. Mais en l'absence d'un plan général bien arrêté, beaucoup de ces demandes sont refusées, de crainte que ces travaux ne nuisent à des agrandissements ultérieurs, et d'un autre côté l'on permet l'érection de constructions qui pourront plus tard devenir des embarras et qui ne pourront être enlevées qu'à grands frais.

" Le projet d'un terminus devrait donc embrasser la révision de tout le plan du canal Lachine et du havre de Montréal, et l'on devrait donner aux chemins de fer les plus

grandes facilités d'accès dans toutes les directions. Il ne s'en suit pas que ces travaux doivent être exécutés de suite, ou que le gouvernement soit tenu d'entreprendre la construction de havres, ou de chemins de fer, ou d'entrepôts, ou de moulins ; mais l'adoption d'un plan comme celui dont il vient d'être question donnerait de l'unité d'action aux différentes commissions ou compagnies, ainsi qu'aux particuliers, et apporterait une grande économie dans tout notre système commercial."

Il a été souvent question d'augmenter la profondeur des canaux du St. Laurent, et l'ingénieur en chef de ce département, d'après les instructions du commissaire, fit rapport en 1860, que pour approfondir le canal Lachine à 10½ pieds d'eau sur les seuils, et à 11½ pieds dans le biez intermédiaire, il faudrait dépenser $446,000.

Il comprenait dans cette évaluation les frais d'élargissement de 55 à 100 pieds, d'une tranchée dans le roc d'environ trois quarts de mille de longueur, près de l'extrémité supérieure du canal.

L'élargissement de cette tranchée a été exécuté en 1861 et 1862.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Un état des dépenses faites par ce Département pour la construction de ce canal, depuis l'Union, en 1841, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 1, page 3. *

* Les états donnés dans l'appendice à la page 3 montrent les dépenses faites par ce département pour la construction des travaux publics de la province depuis l'Union en 1841 ; mais ils n'embrassent pas certains déboursés, tels que les dépenses faites par le gouvernement, sur les travaux, antérieurement à l'Union, les emprunts, le rachat des actions des compagnies qui avaient commencé les travaux, etc.

Le coût précis des ouvrages ne peut être établi qu'en consultant les archives parlementaires et les livres des commissaires locaux qui en avaient le contrôle, avant l'Union, et les livres du Département des Finances, depuis l'Union.

Les dépenses faites par le Département des Travaux Publics, pour la construction des canaux de Lachine, Beauharnois, Cornwall et Williamsburgh, depuis l'Union jusqu'au 30 juin 1867, sont :

Pour le Canal Lachine	$2,149 128.70
" " Beauharnois	1,611,424 11
" " Cornwall	467,301.70
" les Canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops connus sous le nom de Canaux de Williamsburgh	1,320,655.54
Dépenses générales	116,821.31
	$5,665,331.36

Le coût total de ces ouvrages depuis le commencement, tel qu'indiqué dans l'Appendice No. 70, page 488, s'élève à $7,569,586.50. Cette somme comprend :

Les dépenses faites avant l'Union à même les fonds du gouvernement	$1,846,942.52
L'octroi du gouvernement impérial, dépensé avant l'Union, sur le Canal Lachine	40 000.00
Les dépenses par le Département des Travaux Publics depuis l'Union	5,665 331.36
Indemnités payées pour terrains, depuis l'Union, par les anciens commissaires du Canal Cornwall	17,312.62
Total jusqu'au 30 juin 1867	7,569,586.50
Les livres du Département des Finances contiennent les dépenses faites sur ces canaux, sous le titre de "Canaux du St. Laurent;" à la date du 30 juin 1867, le montant total de ces dépenses s'élèvait à	$7,431,208.04
Il faudrait ajouter à cette somme :	
Les dépenses faites avant l'Union, non-entrées dans les comptes publics	86,552.22
L'octroi du gouvernement impérial dépensé avant l'Union, sur le Canal Lachine	40,000.00
Le montant déduit dans les comptes publics, pour vente de terrains, etc.	11,826.24
Total	$7,569,586.50

Un état des dépenses annuelles pour réparations et entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Un état sur les pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 294 à 297.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 3, pages 12 à 22.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, pages 338 et 339.

La hauteur de l'eau sur le seuil des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, pages 380 et 381.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 400.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation du canal et du lac Erié—dans l'Appendice No. 47, page 406.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479—aussi dans l'Appendice No. 48, pages 415, 416.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No. 69, pages 485, 486.

Les produits reçus à Montréal par la voie des canaux du St. Laurent—dans l'Appendice No. 50, page 426.

La quantité de farine manufacturée sur le canal Lachine—dans l'Appendice No. 51, page 428.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statués.
Nombre d'écluses	9.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Largeur du canal au fond	80 pieds.
" " à la surface de l'eau	120 pieds.

La distance qui sépare la tête du canal Lachine du pied du canal Beauharnois, à travers le lac St. Louis, est de 15¼ milles.

Le canal Beauharnois relie le lac St. Louis au lac St. François. (Voir les cartes Nos. II et V.)

Sur la distance parcourue par ce canal, il y a trois rapides, dont le premier, en remontant le fleuve, est appelé "les Cascades," le second "rapide des Cèdres," et le troisième "rapide du Côteau."

Ces rapides eux-mêmes n'occupent qu'un espace d'environ sept milles, et les deux espaces intermédiaires sont tranquilles et d'une navigation facile.

Ce canal est situé sur le côté Sud du St. Laurent et ne suit pas les bords du fleuve, mais s'avance à quelque distance dans les terres.

Avant la construction du canal de Beauharnois, la navigation entre le lac St. Louis et le lac St. François, s'est faite pendant très longtemps au moyen de quatre petits canaux, dont trois destinés à éviter les "Cascades," étaient situés sur la rive nord du St. Laurent, à la "Faucille," au "Trou du Moulin" et au "Rocher fendu;" il n'y avait pas besoin de canal aux "Cèdres." Le quatrième fut construit pour franchir les rapides du "Côteau." Les écluses de ces canaux étaient en pierre de taille, et avaient une largeur de six pieds et une profondeur de 2½ pieds sur les seuils; les bateaux y passaient avec une charge de 30 barils de farine.

En 1804, les écluses du Rocher Fendu et du Côteau du Lac furent restaurées, et un nouveau canal de près d'un demi-mille de longueur fut construit au pied des Cascades, pour remplacer les anciennes écluses françaises qui existaient à la Faucille et au Trou du Moulin. En 1817, les écluses furent agrandies et portées de 6 à 12 pieds de largeur, et la hauteur de l'eau sur les seuils fut accrue de 2½ à 3½ pieds, de manière à permettre le passage de bateaux et de barges "Durham" avec chargements de 100 barils de farine.

En 1833, le gouvernement du Bas-Canada nomma des commissaires pour faire une étude de tout ce qui se rattachait à la navigation du St. Laurent entre Lachine et Cornwall. Ces commissaires employèrent comme ingénieur M. J. B. Mills, qui avait déjà été employé par le gouvernement du Haut-Canada à faire des relèvements sur le haut du St. Laurent.

En 1834, M. Mills recommanda l'ouverture d'un canal sur la rive nord du St. Laurent, et soumit à la considération des commissaires trois différents projets basés sur les dimensions qu'on avait adoptées pour le canal Cornwall, c'est-à-dire, 100 pieds de largeur au fond et des écluses de 200 × 55 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils.

Le premier projet de M. Mills proposait la construction de petits canaux aux Cascades aux Cèdres et au Côteau, en se servant du St. Laurent entre ces canaux. D'après ce projet, la longueur totale de la navigation améliorée aurait été de 14⅝ milles, dont 7¾ milles par le fleuve, et 6⅞ par canal. La descente totale aurait été de 82½ pieds, dont 9½ rachetés par le fleuve, et 73 par neuf écluses de différente élévation. Le coût approximatif de cette première route était de £235,782 ($943,128). Le second plan de M. Mills était de faire suivre au canal la même direction que le premier, mais plus à l'intérieur, de manière à former un canal continu sur toute la distance. La descente était la même que par le premier projet, mais exigeait dix écluses. Le coût approximatif en était de £324,943 ($1,299,772). Par son troisième plan, M. Mills proposait d'établir une communication entre le lac St. François et le lac des Deux Montagnes sur la rivière des Outaouais. La longueur de ce canal aurait été de 13½ milles, avec une descente de 78½ pieds, rachetée par dix écluses. Ensuite il aurait traversé le lac des Deux Montagnes et se serait rendu jusqu'aux eaux navigables du lac St. Louis, éloignées de 3⅝ milles, ce qui aurait fait, par cette route, une distance totale de 17¾ milles, dont 14 1/10 milles par un canal ayant onze écluses, au coût approximatif de £442,762, ($1,771,048).

M. Mills disait qu'afin de pouvoir présenter la question sous tous ses aspect il avait

visité la rive Sud du fleuve et traversé le pays depuis le lac St. François jusqu'à Beauharnois, sur le lac St. Louis, mais sans instruments ; puis il ajoutait que sous le rapport géographique, un canal pratiqué sur la rive Nord du St Laurent, lui paraissait être la ligne la plus directe entre ces deux lacs.

M. Mills recommandait dans son rapport le premier de ces trois projets, c'est-à-dire de se servir du fleuve avec de petits canaux pour tourner les rapides, et le comité spécial auquel fut renvoyé ce rapport l'approuva et recommanda un octroi de £240,000 ($960,000.) Le rapport fut ensuite soumis à un comité général de toute la chambre, d'où il parait n'être jamais sorti.

En 1834, il fut présenté au parlement un rapport de M. Stevenson au sujet d'un arpentage qu'il avait fait en vue de relier le lac St. Louis au lac St. François, en suivant la rivière St. Louis, depuis son embouchure à Beauharnois, jusqu'à sa source, et de là en ouvrant un canal qui irait déboucher dans la baie de la Famine, sur le lac St. François. Il estimait que la distance par cette voie s'élevait à vingt-cinq milles, à cause des sinuosités de la rivière. Le coût total du canal aurait été de £62,557 ($250,228), et il aurait donné passage à des bateaux tirant cinq pieds d'eau.

En 1835, MM. Stevenson et Bairds, ingénieurs employés par M. Brown, agent de la seigneurie de Beauharnois, préparèrent deux plans pour la construction d'un canal sur la rive Sud du St. Laurent.

L'un des ces plans, comme celui de M. Stevenson, en 1834, proposait de suivre la vallée de la rivière St. Louis, et traçait un canal qui aurait eu 15¾ milles de longueur, 100 pieds de largeur au fond, et 140 pieds à la surface de l'eau ; les écluses auraient eu 200 × 55 pieds et une profondeur de 9 pieds d'eau. Le coût approximatif de ce canal était de £194,800 ($779,200).

L'autre plan proposait un canal pratiqué à l'intérieur, dont la longueur n'aurait été que de 12 milles, la largenr de 100 pieds, au fond, et de 140 à la surface de l'eau, les écluses de 200 × 55 pieds, avec 9 pieds d'eau, et dont le coût approximatif serait de £224,444 ($897,776).

Ces deux plans furent soumis au Parlement en 1835, mais à l'exception d'un relèvement des lacs St. Louis et St. François, fait par M. Thompson et M. Larue, il ne parait pas qu'on ait rien fait à l'égard de ces travaux jusqu'à l'époque de l'Union.

En 1839, le lieut.-col. Phillpotts, dans son rapport sur la navigation des canaux du Canada, dont il a déjà été question, passait en revue les différents projets proposés. Il admettait qu'un canal pratiqué sur la rive Sud du St. Laurent, entre les lacs St. Louis et St. François, coûterait probablement moins que s'il était fait sur la rive Nord, mais au point de vue militaire, il conseillait de le placer sur le côté Nord du fleuve. Il approuvait le premier plan de M. Mills, proposant de construire trois petits canaux et de se servir du fleuve entre les rapides. Il exprimait l'opinion que pour construire ces canaux d'une manière convenable et solide, avec des écluses de 200 × 55 pieds avec 9 pieds d'eau sur les seuils, il fallait dépenser £374,300 stg. ($1,821,593.33).

En 1841, lorsque les provinces du Haut et du Bas-Canada furent unies sous un même gouvernement, nous trouvons dans les *memoranda* soumis par le Bureau des Travaux qu'une somme de £255,900 ($1,023,600) serait requise pour construire un canal destiné à éviter les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Cette estimation était basée sur un projet rédigé par M. Mills en 1834, de trois petites sections de canal sur la rive Nord du fleuve.

Nous voyons cependant que, le 17 février 1842, M. Samuel Keefer, ingénieur des Travaux Publics, disait dans un rapport qu'ayant examiné les différents projets de canaux proposés sur les deux côtés du fleuve, il trouvait que le canal intérieur que M. Stevenson avait proposé en 1865 de construire sur la rive Sud (tel que décrit plus haut), était très-judicieux et offrait plusieurs avantages sur les autres plans.

M. Keefer disait qu'un canal construit sur la rive Sud serait moins long que sur la rive Nord, qu'il serait au-dessus et indépendant de tous les cours d'eau, et que par conséquent il n'aurait pas besoin de déversoirs; qu'il pourrait être fréquenté deux ou trois semaines de plus, pendant la saison de navigation, que celui que l'on proposait sur la rive Nord; que les frais de réparations et de surveillance seraient moindres; que les fondations des écluses seraient principalement sur le roc, et que les frais de construction seraient moins considérables.

La question de savoir si le canal devait être placé sur la rive Sud ou la rive Nord du fleuve fut discutée à fond, et les opinions d'un grand nombre d'hommes de l'art et autres furent reçues par un comité spécial nommé par la chambre d'assemblée; mais le comité s'ajourna le 12 octobre 1842 sans faire rapport d'aucune décision.

Les années 1837, 38 et 39 furent des années de graves embarras financiers pour les commissaires. Les causes de ces difficultés étaient attribuées aux demandes d'indemnité exorbitantes pour dommages aux propriétés.

En 1838, les travaux furent suspendus, et en 1839 et 40, les commissaires firent un rapport dans lequel ils disaient que, n'en prévoyant pas la prochaine reprise, ils avaient été obligés de renvoyer plusieurs officiers attachés au département des ingénieurs, ne gardant que l'ingénieur résidant et son secrétaire.

Le lieutenant-colonel Phillpotts, I. R., portait, dans son rapport général sur la navigation des canaux du Canada, le coût de l'achèvement du canal à £57,300 sterling ($278,860).

Durant l'été de 1842, les plans et devis nécessaires à la construction du canal suivant le tracé de M. Stevenson, furent préparés par l'ingénieur des Travaux Publics, et dans l'automne de cette même année, des contrats furent passés pour leur exécution.

Les travaux de ce canal furent terminés avant la clôture de la navigation en 1845.

Peu de temps après leur achèvement, on fit rapport que l'entrée supérieure du canal était défectueuse; le chenal qui y conduisait était tortueux et n'avait que huit pieds d'eau pendant l'été; le courant de cette partie du fleuve était de quatre milles à l'heure et n'était pas en ligne directe avec le chenal, mais le traversait en certains endroits, ce qui exposait les navires à être entraînés sur des bas-fonds.

Pour remédier à ces inconvénients, il fut construit deux barrages l'un de 627 pieds s'étendant de la terre ferme à la Grande Ile, et l'autre de 792 s'étendant de cette île à l'île aux Chats. Ces barrages furent fermés en 1849 et terminés en 1850.

En 1852, 1853 et 1854, des déversoirs régulateurs furent construits à chacune des écluses.

Une digue d'environ cinq milles de longueur, destinée à empêcher l'inondation des terres situées sur la rive sud du lac St. François, à la tête du canal, fut terminée en 1856.

Les habitants des bords du lac se plaignirent que les barrages construits à la tête du canal avaient fait submerger leurs terres et ils ont à différentes reprises demandé et obtenu des indemnités.

Le coût de l'approfondissement de ce canal à 10½ pieds sur les seuils d'écluse, et à 11½ pieds dans les biez intermédiaires, était évaluée par M. Page, ingénieur en chef de ce Département, en 1860, à $150,000.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Un état des dépenses faites par ce département, sur ce canal, jusqu'au 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 1, page 3.—(Voir aussi la note au pied de la page de ce rapport, à l'article *Canal Lachine.*)

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais d'entretien, sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites dans ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état sur les pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 298 et 299.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 3, pages 22 à 29 et pages 46 à 48.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, pages 339 et 340.

La profondeur de l'eau sur les seuils d'écluse, à l'entrée et à la sortie du canal—dans 'Appendice No. 46, pages 382 et 383.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 400.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 415, 416.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No. 69, pages 485, 486.

Les proclamations au sujet des péages et réglements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statués.
Nombre d'écluses	7.
Dimensions des écluses	200 pieds × 55 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Largeur du canal au fond	100 pieds.
Largeur du canal à la surface	150 pieds.

La distance, par le lac St. François, entre la tête du canal de Beauharnois et le pied du canal de Cornwall, est de 32¾ milles.

Ce canal s'étend depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's Landing, situé à 11½ milles plus haut sur le fleuve. Il suit la rive Nord du St. Laurent et tourne les rapides du Long Sault. (Voir la carte No. II.)

Dès 1816, l'attention du parlement du Haut-Canada fut attirée sur la nécessité d'employer quelque personne compétente à faire une étude et un relèvement des voies de navigation intérieure entre les lacs Erié et Ontario, et entre ce dernier lac et le Bas-Canada, et le 2 février 1817, le gouverneur, dans son discours d'ouverture de la session, recommandait à la sérieuse considération du parlement la navigation au-dessous de Prescott.

En 1818, l'attention du parlement du Bas-Canada ayant été attirée sur ce sujet, il fut nommé une commission conjointe composée de MM. Thomas Clark et James Crook pour le Haut-Canada, et de MM. George Gordon et Joseph Papineau pour le Bas-Canada. Ils firent rapport que des améliorations étaient nécessaires entre Montréal et Lachine, entre la tête du lac St. Louis et le lac St. François, et aussi aux rapides qui se trouvent au-dessus du lac St. François.

Ils recommandaient la construction de canaux dont les dimensions seraient au moins de 40 pieds de largeur à la surface de l'eau, 28 pieds au fond et 4 pieds de profondeur ; et, de plus, que les écluses n'eussent pas moins de 90 pieds de longueur par 12 de largeur.

Le coût de ces travaux était évalué à $600,000.

L'attention de la législature fut appelée sur ce sujet en 1822, 1823 et 1825 ; et en 1826 le gouverneur, en réponse à une adresse des deux chambres, le priant de faire préparer un rapport par un ingénieur, sur le coût de canaux navigables pour des goëlettes tirant 7½ pieds d'eau, leur soumit un rapport sur le sujet fait par M. Samuel Clowes.

Ce rapport établissait que la longueur des canaux projetés, entre les lacs Ontario et St. François, serait d'environ 13 milles, avec 11 écluses d'une chute moyenne de 6 pieds ; que si on leur donnait une profondeur de 8 pieds d'eau, avec des écluses de 132 pieds de longueur par 40 de largeur, ils coûteraient de £176,378 ($705,512), et que des canaux de 4 pieds d'eau seulement, avec des écluses de 100 × 15 pieds, coûteraient £92,834 ($371,336). Le rapport disait de plus que les frais de transport entre Montréal et Prescott, distance de 119 milles, étaient à cette époque de £4 ($16) par tonneau, et de Prescott à Niagara, £2 ($8) par tonneau.

Cette question de navigation intérieure fut agitée de diverses manières jusqu'en 1830. Vers cette époque, un nouvel examen fut fait par M. Barrett, qui fit rapport que tous les obstacles qui existaient à la navigation entre les lacs St. François et Ontario pouvaient être tournés ou écartés de manière à permettre le passage des bateaux Durham, tirant quatre pieds d'eau, pour la somme de £45,198 ($180,792), et celui des bateaux à vapeur et des goëlettes, pour la somme de £173,648 ($694,592).

En 1832, la chambre d'assemblée adopta la résolution suivante :

" *Résolu*,—Que l'intérêt public exige que la navigation du fleuve St. Laurent soit améliorée de manière à en permettre le parcours par des navires tirant 9 pieds d'eau ; et qu'il est expédient de commencer ces améliorations sous le plus court délai possible entre

Cornwall et la tête des rapides du Long Sault." Et en conséquence il fut passé un *bill* ouvrant un crédit de £70,000 ($280,000) à cet effet.

En 1833, pour mettre ce projet à exécution, il fut nommé une commission ayant M. Benjamin Wright comme ingénieur en chef, et M. John B. Mills comme son assistant.

L'une des conditions de ce *bill* était que le canal Cornwall serait commencé et terminé avant qu'aucun des autres travaux projetés pour faciliter l'accès du lac Ontario ne fût entrepris.

M. Wright fut aussi employé par le gouvernement du Bas-Canada pour faire le tracé et les devis des canaux inférieurs, sur la même échelle, en tous points, que les canaux projetés du Haut-Canada.

En 1833, les ingénieurs firent rapport que les canaux suivants étaient nécessaires pour etablir une communication entre les lacs St. François et Ontario, savoir :—

CANAL PROPOSE.	Nombre d'écluses.	Chute des écluses en pieds.	Longueur.	Evaluation. £ s. d.
Long Sault (Canal Cornwall)	6	48	11½ milles.	194,903 3 3
Pointe Farran	1	4	4000 pieds.	23,860 10 1
Rapide Plat	1	11½	3 9/10 milles.	46,352 11 3
Pointe Cardinal	1	2½	1500 pieds.	12,148 10 0
Les Galops	1	4½	2400 pieds.	14,277 19 0
				291,542 13 7
				32,073 8 3
Dépenses contingentes				£323,616 1 10
Total				$1,294,464 37

Et en ajoutant à cette somme le prix des terrains à acquérir, l'évaluation était portée en chiffres ronds, à £350,000 ($1,400,000).

Les ingénieurs disaient de plus que l'acte, en vertu duquel ils avaient été chargés de faire cette étude, statuait que les dimensions des écluses ne devaient pas être moindres que 55 pieds de largeur, 150 pieds de longueur avec 9 pieds d'eau sur les seuils. Par conséquent ils avaient décidé que ces écluses de 55 pieds de largeur devaient avoir 200 pieds de longueur entre les portes, pour offrir des proportions convenables qui leur permettraient de recevoir des navires de 175 à 180 pieds de longueur, qu'en suivant les mêmes proportions, il fallait porter à 10 pieds la hauteur d'eau sur les seuils. Ils ajoutaient que, les navires devant se rencontrer sur le Canal du Long Sault, il fallait donner au fond de ce canal une largeur de 100 pieds. Quant aux améliorations projetées aux quatre endroits situés au-dessus du Long Sault, le canal n'aurait que 50 pieds de largeur au fond, les navires ne devant s'en servir qu'en montant, tandis qu'en descendant ils sauteraient les rapides. Dans tous les cas, les levées devaient avoir deux pieds de base pour un pied de hauteur, en sorte que la largeur, à la surface de l'eau, devait être de 140 pieds pour le canal du Long Sault, et de 90 pieds partout ailleurs.

L'échelle de navigation suggérée par ces ingénieurs fut adoptée et approuvée par la Législature.

En 1835, les commissaires nommés pour surveiller les travaux firent rapport qu'ils s'étaient assuré les services de M. Benjamin Wright, comme ingénieur consultant, et de J. B. Mills, comme ingénieur actif. On se procura aussi les services professionnels du capitaine Cole, du corps des ingénieurs royaux, et de MM. Geddes et Fleming.

Des soumissions avaient été reçues le 6 juillet 1834 et les travaux furent entrepris à différents prix ; mais en 1835 le prix de la main d'œuvre et des denrées alimentaires avait tellement augmenté que les commissaires durent ajouter 10 pour cent aux prix convenus avec les entrepreneurs ; et en 1836, la même cause fit porter l'augmentation à 30 pour cent.

En 1836, M. Mills, l'ingénieur résidant, résigna, et il fut remplacé par le capitaine Phillpotts, I. R.

Les années 1837, 38 et 39 furent des années de graves embarras financiers pour les commissaires. Les causes de ces difficultés étaient attribuées aux demandes d'indemnité exorbitantes pour dommages aux propriétés.

En 1838, les travaux furent suspendus, et en 1839 et 40, les commissaires firent un rapport dans lequel ils disaient que, n'en provoyant pas la prochaine reprise, ils avaient été obligés de renvoyer plusieurs officiers attachés au département des ingénieurs, ne gardant que l'ingénieur résidant et son secrétaire.

Le lieutenant-colonel Phillpotts, I. R., portait, dans son rapport général sur la navigation des canaux du Canada, le coût de l'achèvement du canal à £57,300 sterling ($278,860).

A l'époque de l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, il fut constaté que les dépenses encourues sur ce canal, jusqu'au 31 décembre 1838, s'élevaient à £354,203 2s 1d ($1,416,812.41,) et qu'une nouvelle somme de £57,671 6s ($230,685.20) était requise pour terminer les travaux ; et jusqu'à l'époque où le Parlement-uni se réunit en session, la dépense totale avait été de £362,134 11s 10d ($1,448,538.37).

Les travaux furent repris en 1842, sous la direction du Département des Travaux Publics des provinces unies du Canada, et au mois de décembre de la même année, le bateau à vapeur *Highlander* passa dans le canal. Il y avait cependant encore quelques ouvrages à terminer, et le canal ne fut formellement ouvert que dans le mois de juin 1843.

En 1860, M. John Page, l'ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, conformément à des instructions qui lui avaient été données, fit rapport que sur les seuils de quelques écluses de ce canal, il y avait parfois moins de neuf pieds d'eau, et il soumettait en même temps une évaluation faisant voir que le creusement de ce canal à une profondeur de 10½ pieds sur les seuils d'écluse, et de 11½ pieds dans les biez qui séparent les écluses coûterait $250,000. Il croyait que si les travaux étaient confiés à des entrepreneurs énergiques, ils pouvaient être faits durant l'hiver et le printemps sans trop interrompre la navigation.

A l'exception de déversoirs régulateurs et d'alimentation à la tête de ce canal, ainsi qu'à chacune des écluses, aucun ouvrage de très grande importance n'a été fait sur ce canal depuis son achèvement.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Un état des dépenses faites par ce département sur ce canal jusqu'au 30 juin 1867 —dans l'Appendice No. 1, page 3 ; voir aussi la note pour le canal Lachine, page 11 de ce rapport.

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais d'entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 300 et 301.

Une description détaillée de la condition présente des ouvrages—dans l'Appendice No. 4, page 49.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 31, page 347.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, pages 384 et 385.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 400.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No, 69, pages 485, 486.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale de l'écluse	4 pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil	9 pieds.
Largeur du canal au fond	50 pieds.
Largeur du canal à la surface	90 pieds.

Les trois canaux suivants, savoir : à la Pointe Farran, au Rapide Plat et aux Galops, sont aussi connus sous le nom collectif de " Canaux de Williamsburgh. "

Entre la tête du canal de Cornwall et le pied du canal de la Pointe Farran, la distance est de 5 milles, sur le fleuve St. Laurent.

Ce canal s'étend du pied à la tête du rapide de la Pointe Farran, et sert principalement aux navires qui remontent le fleuve. Ceux qui le descendent n'entrent pas dans le canal, mais passent dans les rapides avec facilité et sûreté. Il est situé sur la rive Nord du fleuve. (Voir la carte No. II).

La construction de ce canal avait été discutée, et des études préliminaires avaient été faites avant le commencement du canal Cornwall, par le gouvernement du Haut-Canada.

En 1833, M. Benjamin Wright fit rapport qu'il avait fait une étude du canal projeté, et que pour la raison qu'il ne devait servir qu'aux navires qui remontaient le fleuve, il pouvait sans inconvénients n'avoir que 50 pieds de largeur au fond, avec une écluse de 4 pieds de chute, de 100 pieds de longueur, et de 55 pieds de largeur.

Le lieutenant-colonel Phillpotts, dans son rapport, évaluait le coût de cet ouvrage à £48,000 sterling ($233,600).

La construction du canal ne fut réellement commencée qu'en 1844, après l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, et fut terminée en octobre 1847. La largeur de l'écluse fut réduite à 45 pieds.

Dans son rapport de 1860, l'ingénieur en chef de ce département évaluait le coût de l'approfondissement de ce canal à 10½ pieds sur les seuils des écluses, et à 11½ pieds dans les biez, à $25,118.

Les dépenses de ce Département pour les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops, sont entrées sous le titre de "Canaux de Williamsburgh."—Voir la note à la page 11 de ce rapport, et l'Appendice No. 1, page 3.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais d'entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites sus ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 302 et 303.

Une description détaillée de la présente condition des ouvrages—dans l'Appendice No. 5, page 54.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 32, pages 348 et 349.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, page 386.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 401.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 69, pages 485, 486.

La quantité de farine manufacturée sur ce canal—dans l'Appendice No. 51, page 428.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, pages 438 et 439.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Largeur du canal au fond	50 pieds.
Largeur du canal à la surface	90 pieds.

La distance entre la tête du canal de la Pointe Farran et le pied du canal du Rapide Plat, en suivant le chenal du St. Laurent, est de 10½ milles.

Ce canal s'étend de Morrisburgh à la tête du grand courant, et rachète le Rapide Plat. Il ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car ils descendent les rapides en toute sûreté. Ce canal est situé sur la rive Nord. (Voir la carte No. II.)

Trois tracés différents avaient été proposés pour ce canal: le premier par M. Clowes en 1826, qui devait commencer près de l'embouchure du ruisseau Monk ou Campbell, et passant ensuite en arrière de Mariatown, suivrait le ruisseau de Sawyer pendant un mille et demi jusqu'à son embouchure. Le second avait été proposé par M. Barrett en 1830, et devait passer plus à l'intérieur que celui proposé par M. Clowes. Le troisième tracé avait été proposé par MM. Wright et Mills en 1833, et suivait le bord de la rivière sur une distance de $3\frac{9}{10}$ milles, et son extrémité supérieure aboutissait à l'embouchure du ruisseau de Sawyer. Le lieut.-col. Phillpotts, I. R., approuva ce dernier projet, et évaluait le coût des travaux à £120,000 stg. ($584,000).

Sa construction ne fut cependant entreprise qu'après l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada. En 1843, des études furent faites, et les travaux furent commencés au printemps de 1844.

La largeur des écluses, que l'on proposait de porter à 55 pieds, fut réduite à 45.

L'ingénieur en chef de ce département, dans son rapport général de 1860 sur le coût de l'approfondissement des canaux du St. Laurent, de manière à leur donner 10½ pieds d'eau sur les seuils des écluses, et 11½ pieds dans les biez, évaluait le coût de l'approfondissement de ce canal à $75,615.

Les dépenses de ce département, pour les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops, sont entrées sous le titre de "Canaux de Williamsburgh."—Voir la note à la page 11 de ce rapport, et l'Appendice No. 1, page 3.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais d'entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même le fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 302 et 303.

Une description détaillée de la présente condition des ouvrages—dans l'Appendice No. 5, page 55.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 32, pages 348 et 349.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, page 387.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 401.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478-479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 67—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461, à 477 et No. 69, pages 485, 486.

La quantité de farine manufacturée sur ce canal—dans l'Appendice No. 51, page 428.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, pages 438 et 439.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3.
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface	90 "

Entre la tête du canal du Rapide Plat et le pied du canal des Galops, la distance, en suivant le St. Laurent, est de 4½ milles.

Ce canal tourne les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe à Cardinal et des Galops, et est situé sur la rive Nord du fleuve. (Voir la carte No. II.)

La construction de canaux à ces pointes fut projetée longtemps avant l'union des provinces.

En 1833, M. Benjamin Wright, l'ingénieur du canal de Cornwall, fit un relevé de ces rapides et recommanda de faire deux petits canaux, l'un aux Galops, de 2,400 pieds de longueur, avec une écluse de 4½ pieds d'ascension, et l'autre à la Pointe à Cardinal, de 1,500 pieds de longueur, avec une écluse 2½ pieds d'ascension; mais rien de plus ne fut fait avant l'Union.

Le lieut.-col. Phillpotts, I. R., approuva ce plan de M. Wright et évalua le coût du canal des Galops à £29,500 stg. ($143,566.67), et celui du canal de la Pointe à Cardinal à £25,000 stg. ($121,666.67).

En 1843, le Département des Travaux Publics de la Province-Unie du Canada prépara un plan de canaux pour cette partie de la navigation du St. Laurent.

Ce plan consistait en un canal pour tourner les rapides des Iroquois, de 3 milles de longueur, avec une écluse de 200 × 45 pieds, et de 6 pieds d'ascension. A partir de la

tête de ce canal, les navires remontant reprenaient le St. Laurent, et le suivant sur une distance de 2⅝ milles, ils arrivaient au pied du canal des Galops, fait pour tourner les rapides des Galops.

Ce dernier devait avoir 2¼ milles de longueur, avec deux écluses de 200 × 45 pieds, et 8 pieds d'ascension. Ce projet ayant été approuvé, fut mis à exécution. Les travaux furent commencés an 1844, et le canal des Galops fut ouvert au public en novembre 1846, et celui des Iroquois en septembre 1847.

Après quelques années d'expérience, l'on trouva que le canal de la Pointe aux Iroquois n'était pas assez profond, ce qui constituait un inconvénient sérieux pour la navigation ; il fut décidé en conséquence de relier les canaux des Iroquois et des Galops.

Le contrat de cette section centrale (désignée pendant le progrès des travaux sous le nom de canal de Jonction) fut donné pendant l'automne de 1851, et les travaux furent terminés en 1856. Ces trois canaux—des Iroquois, de Jonction et des Galops,—sont maintenant désignés sous le nom collectif de " Canal des Galops."

En 1860, l'ingénieur en chef de ce Département, évaluait à $81,267 le coût de l'approfondissement de ce canal, de manière à lui donner 10½ pieds d'eau sur les seuils des écluses et 11½ pieds dans les biez, et disait que l'ouvrage pouvait se faire sans interrompre la navigation.

Les dépenses de ce département pour les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont entrées sous le titre de " Canaux de Williamsburgh."—Voir la Note à la page 11 de ce rapport, et l'Appendice No. 1, page 3.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais d'entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur ce canal—dans l'Appendice No. 20, pages 302 et 303.

Une description détaillée de la condition présente des ouvrages,—dans l'Appendice No. 5, pages 55 et 56.

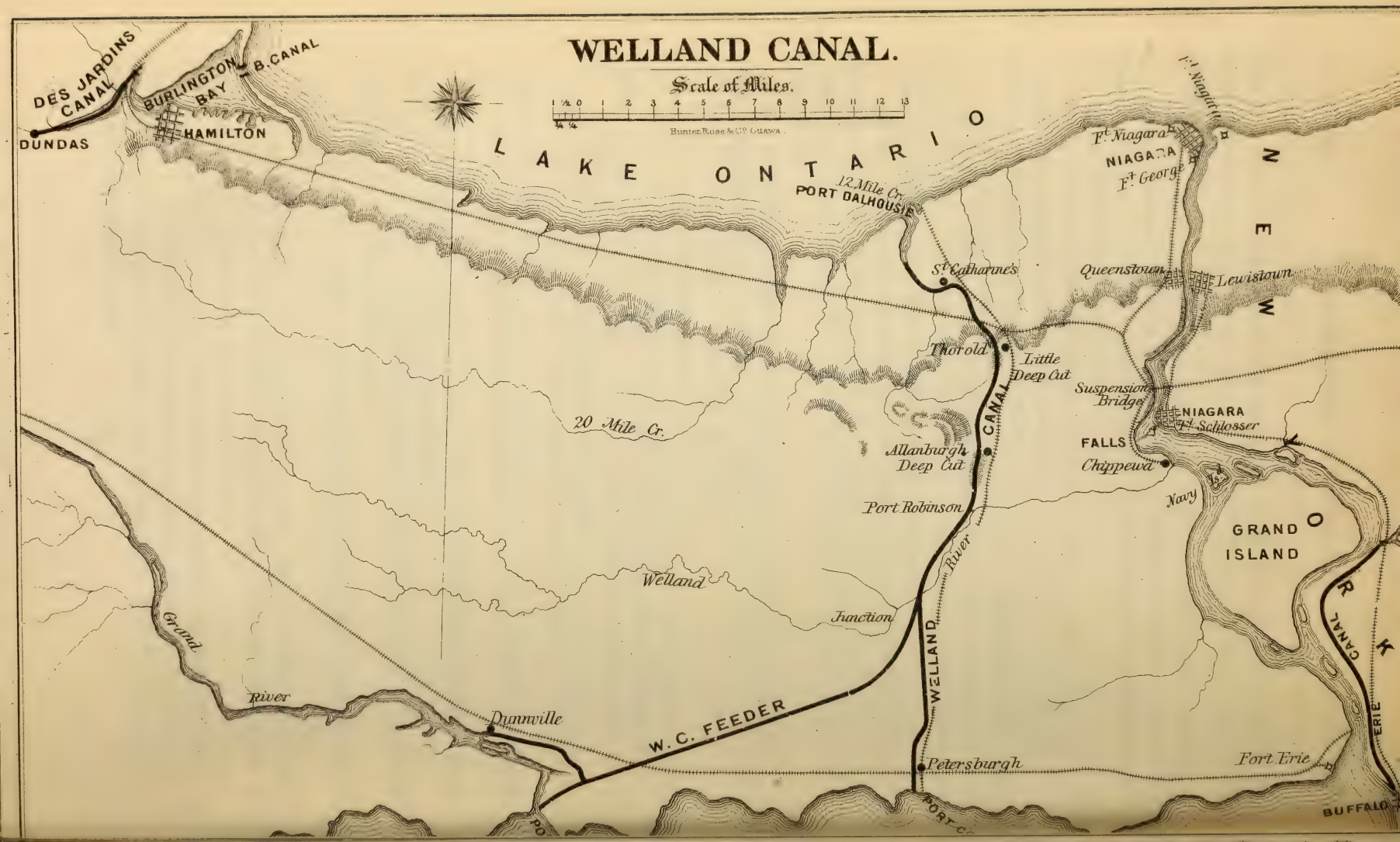
Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 32, pages 348 et 349.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, pages 388 et 389.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 401.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No. 69, pages 485, 486.


WELLAND CANAL.
Scale of Miles.
1 ½ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
Hunter Rose & Co. Ottawa.
DES JARDINS CANAL
BURLINGTON BAY
B. CANAL
DUNDAS
HAMILTON
LAKE ONTARIO
12 Mile Cr.
PORT DALHOUSIE
Ft. Niagara
NIAGARA
Ft. George
Ft. Niagara R.
NIAGARA R.
St. Catharines
Queenstown
Lewistown
Thorold
Little Deep Cut
Suspension Bridge
NIAGARA
Ft. Schlosser
FALLS
Chippewa
Navy
GRAND ISLAND
20 Mile Cr.
Allanburgh Deep Cut
CANAL
Port Robinson
Welland
Junction
River
WELLAND
Grand
River
Dunnville
W. C. FEEDER
Petersburgh
Fort Erie
ERIE
CANAL
BUFFALO
PORT C.

La quantité de farine manufacturée sur ce canal—dans l'Appendice No. 51, page 428.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, pages 438 et 439.

CANAL WELLAND.

CANAL PRINCIPAL ENTRE LES LACS ONTARIO ET ÉRIÉ.

Longueur du canal	27 milles et 1,099 pieds.
Paires de portes de sûreté	3
Nombre d'écluses	27
Dimensions des écluses	2 de 200 × 45 pieds. 24 de 150 × 26½ " 1 de 230 × 45 "
Ascension totale par les écluses	330 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "

EMBRANCHEMENTS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—tranchée du Port Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Longueur du canal—entre le canal Welland et la rivière Welland, par l'écluse de l'aqueduc	300 "
Longueur du canal—tranchée de Chippewa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses, 1 au Port Robinson et 1 à l'aqueduc	2
Dimensions des écluses	150 × 26½ pieds.
Eclusage total entre le canal Welland et la rivière Welland	17 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pds. 10 pcs.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 × 26½ pieds. 1 de 200 × 45 "
Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "

EMBRANCHEMENT DE PORT MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	8½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

La distance entre la tête du canal des Galops, et le pied du canal Welland à Port Dalhousie, en suivant le St. Laurent et le lac Ontario, est de 236⅜ milles.

La section principale de ce canal s'étend du Port Dalhousie, sur le lac Ontario, au Port Colborne, sur le lac Erié. (Voir la carte No. III.)

La largeur de cette section principale varie comme suit :—

SECTIONS DU CANAL.	Distance.	Largeur au fond.	Largeur à la surface.
	milles.	pieds.	pieds.
Dalhousie à Thorold	9⅙	70	110
Thorold à Allanburgh	3⅛	26	66
Allanburgh au Coude Ramey	12⅕	50	90
Coude de Ramey au Port Colborne	1¾	58	58
Port Colborne à l'extrémité de la jetée ouest, au large	¾	90	
Port Robinson à Chippewa, Rivière Welland	8¾	.....	200
Embranchement de Dunnville	21	26	60 to 70
Embranchement du Port Maitland	1¾	45	85

Dans l'état où elle se trouve aujourd'hui, la section principale de ce canal est alimentée au moyen d'un canal de prise d'eau de la Grande Rivière. Le biez culminant de la section principale s'étend d'Allanburgh au Port Colborne, une distance de 14 milles, et sa hauteur est d'environ 8 pieds au-dessus du niveau du lac Erié, en sorte qu'en admettant que la différence de niveau entre les lacs Erié et Ontario soit de 330 pieds, l'ascension et la descente totales au moyen des écluses du canal principal serait de 346 pieds. La différence de niveau entre ces lacs varie parfois. Le 14 de janvier 1867, elle était estimée à 324 pieds 9 pouces, entre Port Dalhousie et Port Colborne.

L'embranchement de Chippewa descend du canal principal dans la rivière Welland, au port Robinson, au moyen d'une écluse. Les navires peuvent donc remonter la ligne principale depuis le lac Ontario jusqu'au Port Robinson, descendre dans la rivière Welland, la suivre pendant 8¾ milles jusqu'à la rivière Niagara, et en remontant cette rivière entrer dans le lac Erié.

Le canal principal traverse la rivière Welland sur un aqueduc, et forme ainsi un obstacle au passage des navires sur cette rivière. Pour remédier à cet inconvénient, la rivière Welland, au-dessus de l'aqueduc, a été mise en communication avec la section principale du canal, au moyen d'une écluse placée à l'aqueduc même ; et la descente des bateaux sur la rivière Welland se fait de la manière suivante : — Un bateau venant du haut de la rivière Welland arrive à l'aqueduc ; il est soulevé par l'écluse et porté dans la section principale du canal qu'il suit depuis l'aqueduc jusqu'au Port Robinson ; là, il descend de nouveau dans la rivière Welland et continue sa route.

Le canal d'alimentation de la Grande Rivière, qui fournit l'eau de tout le canal et de ses embranchements, est lui-même navigable, ayant 26 pieds de largeur au fond, de 60 à 70 pieds à la surface, et une profondeur de 8 pieds d'eau.

La tête de ce canal d'alimentation est à Dunnville, sur la Grande Rivière, où il y a un barrage de 564 pieds de longueur, qui refoule les eaux de cette rivière et crée une navigation facile jusqu'à Cayuga, à environ 16 milles de Dunnville, sur la Grande Rivière.

Dans l'état actuel du canal, l'eau du canal d'alimentation est au même niveau que celle du biez culminant de la section principale ; mais lorsque les travaux qui sont en voie d'exécution seront terminés, lesquels sont indispensables avant que le canal principal puisse recevoir l'eau du lac Erié, il y aura un éclusage de 8 pieds entre la section principale et le canal d'alimentation, à leur jonction.

L'embranchement de Port Maitland descend de l'alimentateur navigable au Port Maitland, qui se trouve à l'embouchure de la Grande Rivière, et est l'un des havres les plus sûrs du lac Erié. La largeur du fond de cette section est de 45 pieds, celle de la surface de l'eau est de 85 pieds, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

On voit donc que le canal Welland touche au lac Ontario à un endroit, au Port Dalhousie, et au lac Erié à trois endroits, savoir : au Port Colborne, au Port Maitland et au Port Robinson, par les rivières Welland et Niagara.

Avant d'entrer dans l'historique de la construction de ce canal, il est bon de dire que le St. Laurent, entre les lacs Erié et Ontario, sur une distance d'environ 30 milles, est désigné sous le nom de rivière Niagara, et coule directement du Sud au Nord.

Le Port Dalhousie, sur le lac Ontario, est à environ 11 milles à l'Ouest de l'endroit où la rivière Niagara se décharge dans le lac, tandis que le Port Colborne, sur le lac Erié, est à 18 milles à l'Ouest de l'extrémité supérieure de cette même rivière, et le Port Maitland, situé à l'embouchure de la Grande Rivière, est à 17 milles plus à l'Ouest. On comprendra par là que le canal Welland se dirige à peu près du Nord au Sud, qu'il suit une ligne presque parallèle à la rivière Niagara, et en est éloigné de 12 à 15 milles à l'Ouest.

La rivière Welland coule de l'Ouest à l'Est, et, après avoir passé sous le canal, se jette dans la rivière Niagara à Chippewa, village situé près de son embouchure. Chippewa est à une quinzaine de milles du lac Erié, et à environ deux milles plus haut que les chutes de Niagara.

La rivière Welland est navigable pour les bateaux fortement chargés sur une distance de plus de quarante milles de son embouchure, et n'a presque pas de courant perceptible.

Le terrain le plus élevé sur la ligne du canal, ou l'endroit où il a fallu faire la plus profonde tranchée, se trouve presque immédiatement au Nord de la rivière Welland, entre cette rivière et le lac Ontario.

Cette profonde tranchée a toujours été la grande difficulté rencontrée par les ingénieurs et les promoteurs du canal, non pas à cause de sa profondeur, car sa plus grande élévation n'a que 41 pieds au-dessus du lac Erié, ni à cause de sa longueur, car elle a moins de deux milles d'étendue, mais par suite de sa tendance à s'ébouler, vu la nature particulière du sol.

L'une des premières démarches faites en faveur de la construction de ce canal, paraît avoir été la rédaction par un comité conjoint des deux chambres du parlement du Haut-Canada d'un rapport en date du 27 février 1816, sur la navigation intérieure, et la présentation d'un *bill* par le colonel Nichol, le 4 mars suivant, pour affecter une somme d'argent afin d'obtenir un relèvement complet des différentes routes ou communications par

eau entre les lacs Erié et Ontario, et entre le lac Ontario et le Bas-Canada. Ce *bill* subit deux lectures, et fut ensuite renvoyé à un comité d'où il parait n'être jamais revenu.

Nous voyons aussi qu'en 1818 les habitants de Niagara demandèrent la construction d'un canal entre le lac Ontario et Chippewa, sur la rivière Welland. Le comité auquel fut renvoyé leur requête fit un rapport favorable et disait que si une compagnie s'organisait pour l'exécution de ce projet, cette compagnie devait être encouragée.

En 1819, la législature vota les fonds nécessaires pour le relèvement du St. Laurent, et au commencement de 1823, une commission qui avait été nommée en 1821 fit un rapport recommandant pour le canal Welland des dimensions telles qu'il pût recevoir les navires qui naviguaient alors sur les lacs.

Ces démarches préliminaires n'eurent d'autres résultats, que d'engager quelques hommes entreprenants à se former en compagnie, et sur une requête présentée à la législature par M. W. H. Merritt et autres, cette compagnie fut incorporée en 1824, sous le nom de compagnie du canal Welland.

Ils projetaient d'établir une voie de communication par canal et chemin de fer.

Le biez supérieur du canal devait être alimenté par la rivière Welland, et devait traverser le côteau au moyen d'un tunnel, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la grande tranchée. La descente du versant, au nord, devait se faire par chemin de fer, et ensuite par eau jusqu'au lac Ontario, à travers la vallée du ruisseau des Douze Milles. Le canal, qui ne devait recevoir que des bateaux de 40 tonneaux de jaugeage, devait avoir 4 pieds d'eau, 7 pieds de largeur au fond, et 19 pieds à la surface de l'eau. La largeur des écluses devait être de 7 pieds, et le capital de la compagnie était porté à £37,500 ($150,000).

Il ne semble pas que ce projet de combinaison de canal et de chemin de fer ait jamais été regardé comme suffisant par la compagnie, car durant l'été de 1824, immédiatement après qu'elle eut obtenu sa charte, nous voyons les directeurs engager MM. Hall et Clowes, ingénieurs anglais, et M. Roberts, ingénieur américain, pour explorer la localités et faire une nouvelle étude des travaux projetés.

Ces messieurs examinèrent plusieurs lignes et estimèrent à £15,000 ou £23,000 ($60,000 à $92,000), le coût d'un canal à bateaux, et M. Hall exprima l'opinion que l'on pouvait d'abord faire un petit canal qui servirait plus tard à transporter les matériaux nécessaires à la construction d'un plus grand, capable de recevoir les goëlettes.

La cérémonie de l'ouverture des travaux se fit sans éclat le 30 novembre de cette même année (1824).

Ces différents projets furent cependant presque immédiatement mis de côté, et un projet de canal de dimensions suffisantes pour admettre les goëlettes et "sloops" fut définitivement adopté par les directeurs en 1825.

L'entrée sur le lac Ontario devait être placée à l'embouchure du ruisseau des Douze Milles (Port Dalhousie), et l'extrémité supérieure à la rivière Welland. Les écluses devaient être construites en bois, et avoir 110 pieds de longueur et 22 de largeur ; la section transversale du canal devait avoir 26 pieds au fond, et 58 à la surface de l'eau, excepté à la grande tranchée, sur une distance de deux milles, où il ne devait avoir que 15 pieds au fond. La profondeur de l'eau devait être de 8 pieds.

Le canal devait être alimenté par la rivière Welland, et les navires qui passaient du lac Erié dans le lac Ontario devaient descendre la rivière Niagara jusqu'à l'embouchure

de la rivière Welland, puis remonter cette rivière environ 8¾ milles, et entrer dans le canal au village du Port Robinson, sur le niveau de la rivière Welland, qui se trouve en cet endroit environ neuf pieds plus bas que le niveau du lac Erié ; ils auraient ensuite traversé le côteau au moyen d'une grande tranchée, puis seraient descendus graduellement au lac Ontario au moyen d'écluses.

On admettait même à cette époque que le passage des navires par la rivière Welland et la rivière Niagara offrait de grands inconvénients ; que cette route était tortueuse ; que le fort courant de la rivière Niagara serait un obstacle sérieux à la montée des navires chargés, et en conséquence les directeurs projetaient d'établir plus tard une communication plus facile entre la rivière Welland et le lac Erié.

Plusieurs plans furent soumis à cet effet. Le projet le plus en faveur faisait remonter aux bateaux la rivière Welland jusqu'à Fork Creek, à 11 miles environ au-dessus de Port Robinson ; de là ils seraient élevés dans un canal de niveau avec le lac Erié, et suivraient ce canal, pour une distance de 14 milles, jusqu'à Port Maitland, à l'embouchure de la Grande Rivière. Un autre projet proposé par M. Clowes, consistait en une légère tranchée entre la rivière Welland et le lac Erié ; le niveau de l'eau y devait être plus élevé que celui du lac, et elle serait alimentée par un coursier d'alimentation venant de la Grande Rivière.

Le coût approximatif de la première section, entre le lac Ontario et la rivière Welland, était de £180,000 ($720,000), et en avril 1825, il fut passé un acte par lequel la compagnie était autorisée à porter son capital à £200,000 ($800,000).

Les livres de souscription furent ouverts durant le mois de juillet suivant, et bien qu'il n'eût été souscrit qu'un peu plus du quart du capital, les directeurs donnèrent des contrats au montant de £113,000 ($452,000), et les travaux furent commencés durant le même été.

Le peu de moyens pécuniaires de la compagnie était une source d'embarras continuels pour les directeurs, et presque tous les ans ils demandaient de l'aide, soit du gouvernement impérial, soit du gouvernement provincial du Haut et du Bas-Canada.

Ainsi, en 1826, la compagnie obtint du gouvernement du Haut Canada un prêt de £25,000 ($100,000) pour trois ans, et du gouvernement impérial la promesse d'une contribution de £16,360 sterling ($79,618.67), représentant un neuvième du coût approximatif, à condition que les écluses du canal seraient d'une largeur d'au moins 22 pieds, et que tous les navires et bateaux appartenant au gouvernement impérial, ainsi que les autres navires transportant des effets du gouvernement, passeraient dans le canal sans être assujettis au paiement d'aucun droit ou péage.

En 1827, le gouvernement du Haut-Canada prit des parts au montant de £50,000 ($200,000), et le gouvernement du Bas-Canada au montant de £25,000, ($100,000) ; la compagnie obtint aussi du gouvernement impérial un octroi de 13,000 acres de terre dans le canton de Wainfleet, aux environs du canal. En 1828, elle obtint encore du gouvernement impérial un prêt de £50,000 ($200,000), à 4 pour cent d'intérêt, pour 10 ans, à condition qu'elle abandonnerait son droit à la contribution de £16,360 sterling ($79,618.67) faite en 1826.

Les entrepreneurs s'étaient engagés par leurs contrats à finir la grande tranchée et

tous les travaux entre la rivière Welland et le lac Ontario pour le 9 avril 1827, mais ils n'étaient pas terminés à cette époque.

Néanmoins, durant l'été de 1828, on espérait pouvoir introduire bientôt l'eau dans le canal ; mais, malheureusement, quelques jours seulement avant que l'excavation de la grande tranchée fût terminée, il y eut un éboulement de terrain si considérable que l'on abandonna l'idée de prendre l'eau de la rivière Welland pour alimenter le canal.

Les fonds de la compagnie étaient tellement épuisés lors de cet accident, et les prédictions d'insuccès dans la grande tranchée avaient été si nombreuses, que l'on sentit qu'à moins de faire quelque grand changement dans les plans, il serait difficile d'obtenir les fonds nécessaires pour l'achèvement du canal.

Si les directeurs abandonnaient le premier plan, ils avaient encore deux autres projets devant eux.

Le premier était d'adopter le niveau du lac Erié, en commencant le canal à Gravelly Bay (aujourd'hui Port Colborne), ouvrant une tranchée qui aurait amené l'eau du lac Erié, continuant cette tranchée à travers le côteau et descendant la rampe, jusqu'au lac Ontario, au moyen d'écluses. Ce plan exigeait la construction de 11½ milles de canal de plus et d'un aqueduc dispendieux sur la rivière Welland, mais il diminuait de 9 pieds la profondeur de la grande tranchée.

Le second plan adoptait la Grande Rivière comme alimentateur, et l'on proposait de garder le Port Robinson, sur la rivière Welland comme terminus supérieur, et le Port Dalhousie, sur le lac Ontario, comme terminus inférieur. On proposait de construire de doubles écluses à chaque extrémité de la grande tranchée pour retenir l'eau à un niveau de 15½ pieds au-dessus de la rivière Welland. L'eau devait y être amenée par un coursier d'alimentation de la Grande Rivière, éloignée de 22 milles.

Ce plan nécessitait la construction d'un coursier d'alimentation, de deux écluses et d'un aqueduc comme ouvrages de surplus, mais il diminuait de 15½ pieds la profondeur de la tranchée.

Ce dernier plan fut adopté, et les contrats furent immédiatement adjugés ; mais précisément au moment où les travaux allaient être commencés, les autorités navales prétendirent que la digue projetée à travers la Grande Rivière était trop rapprochée de son embouchure, et les directeurs furent obligés de choisir une station à 5 milles plus haut sur la rivière. Cela portait la longueur du coursier d'alimentation à 27 milles.

Malgré les embarras financiers de la compagnie, les travaux furent poussés avec tant de vigueur et d'énergie, que le coursier d'alimentation fut terminé dans l'automne de 1829, et l'eau fut introduite dans le canal.

Le 30 novembre 1829 (jour anniversaire du commencement du canal cinq ans plus tôt), deux goëlettes remontèrent le canal, du lac Ontario à la rivière Welland. C'étaient l'*Anne et Jane* et la *R. H. Boughton*, l'une de 85 tonneaux de jaugeage, et l'autre plus petite.

Les directeurs font la description suivante du canal dans un de leurs rapports.

" Les navires tirant 7½ pieds d'eau et n'ayant pas plus de 21 pieds de largeur de bau, en venant d'aucun des ports du lac Erié avec des produits, descendront la rivière Niagara jusqu'à ce qu'ils arrivent à environ un quart de mille de l'embouchure de la rivière Welland, à Chippewa. " Là, ils entreront dans un canal qui a été pratiqué à travers une pointe de terre jusqu'à la rivière Welland, afin d'éviter la difficulté et le danger de des-

endre la rivière Niagara jusqu'à l'embouchure de la Welland. Cette tranchée a 15 chaînes e longueur. Ils remonteront ensuite 9½ milles dans la rivière Welland, qui offre une nagnifique navigation pour les navires de tous jaugeages. De la Welland, ils monteront par eux écluses dans la grande tranchée, qui est éloignée de 16½ milles du lac Ontario."

La largeur du coursier d'alimentation était de 20 pieds au fond, 40 pieds à la surface le l'eau, et sa profondeur était de 5 pieds.

Ainsi, le grand but de la compagnie avait été atteint ; des navires étaient passés d'un ac à l'autre, et l'on avait grand espoir que le gouvernement prendrait le canal comme ouvrage public.

Les directeurs demandèrent de l'aide au gouvernement, sous forme de prêt ou de souscription, et comme encouragement, ils soumirent un exposé des améliorations et prolongements qu'ils projetaient.

La plus importante de ces améliorations, qui fut plus tard mise à exécution, était le prolongement de la section principale du canal sur la rivière Welland, jusqu'à Gravelly Bay (Port Colborne). Pour y arriver, l'on proposait d'agrandir environ 5 milles du coursier d'alimentation qui occupait le site de la section principale projetée, et de creuser un nouveau canal sur le reste de la distance jusqu'à Gravelly Bay, éloignée de 6½ milles.

Le gouvernement approuvant ce projet, accorda en 1831 un prêt de £50,000 ($200,000) pour aider à son exécution.

Ce nouvel ouvrage fut immédiatement commencé, et malgré le ralentissement des travaux en 1832, à cause du choléra, il fut terminé en 1833.

On peut faire dater de cette époque l'ouverture du canal Welland actuel. Il occupait à peu près le même site que le canal agrandi d'aujourd'hui ; il avait les mêmes termini sur les lacs Erié et Ontario, et le coursier d'alimentation occupait la même position.

La principale différence qui existait entre les deux canaux consistait en ce que les écluses étaient en bois, plus petites et plus nombreuses.

Il y avait 40 écluses, qui avaient toutes 110 pieds de longueur par 22 de largeur, à l'exception des trois premières en remontant du Port Dalhousie, qui avaient 130 × 32 pieds, et une au Port Colborne, qui avait 125 × 24 pieds, à l'entrée du canal sur le lac Erié. La largeur du fond du canal dans la grande tranchée était de 24 pieds.

En 1833, M. Wright, ingénieur civil, qui avait été chargé de faire un rapport sur les travaux, recommanda qu'à mesure que les écluses s'useraient, elles fussent remplacées par des écluses en pierre, et que leur longueur fût portée à 110 pieds, et leur largeur à 24 pieds.

En 1837, MM. Baird et Killaly furent chargés de faire un relevé exact du canal, afin de choisir la meilleure route avant d'entreprendre l'achèvement permanent des travaux, et d'après les instructions qui leur avaient été données, les écluses devaient avoir 110 pieds de longueur par 24 de largeur, et 8 pieds d'eau sur les seuils. Ces dimensions étaient jugées suffisantes pour la navigation des goëlettes.

Ils recommandèrent que Port Colborne et Port Dalhousie fussent conservés comme termini aux deux lacs, mais que ces deux havres fussent agrandis et creusés, que la coupe transversale du coursier d'alimentation fut augmentée, et qu'à quelques légères exceptions près, le canal agrandi occupât la même ligne que l'ancien.

La fouille du canal devait avoir 36 pieds de largeur au fond, 70 à la surface

de l'eau, et 8½ de profondeur. Ils évaluaient le coût des travaux recommandés, avec des écluses de 110 × 24 pieds, suivant leurs instructions, à £300,000 ($1,200,000).

Mais ils disaient de plus que cette échelle de navigation ne répondrait pas longtemps aux besoins du pays, et ils recommandaient de l'adapter aux dimensions des bateaux à vapeur qui parcouraient les lacs, avec des écluses de 180 × 45 pieds, et évaluaient le coût des travaux dans ce cas à £550,000 ($2,200,000).

Cependant aucun ouvrage important ne fut fait entre 1833 et la date de l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada. Le gouvernement avait nommé un commissaire, en 1833, chargé de surveiller ses intérêts dans l'administration du canal; il avait aussi en différents temps fait des prêts d'argent à la compagnie, et finalement, en 1837, il convertit tous ses prêts antérieurs en actions.

En 1839, un acte du parlement autorisa l'achat de toutes les actions appartenant à des particuliers, mais cela ne fut mis à exécution qu'en 1841, après l'Union.

Le lieut.-col. Phillpotts, I. R., fut chargé par lord Durham de faire un rapport sur les travaux de canalisation du Canada, et après une étude minutieuse de tous les plans proposés et de plusieurs nouvelles lignes pour ce canal, il recommanda que Port Colborne fût conservé comme terminus du canal sur le lac Erié, et Port Dalhousie sur le lac Ontario; que le niveau du lac Erié fût adopté, et que l'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal fût tirée de ce lac; il recommandait de plus que les dimensions des écluses fussent les mêmes que celles des écluses que l'on construisait alors sur le canal Cornwall, c'est-à-dire, 200 pieds de longueur par 55 de largeur, avec 9 pieds d'eau sur les seuils. Il évaluait le coût de l'agrandissement projeté à la somme de £1,250,000 stg. ($6,083,333.33).

A l'époque de l'Union des Provinces en 1841, la dépense totale faite par le gouvernement sur ces travaux s'élevait à $1,851,427.77, et le canal fut alors placé sous le contrôle du Département des Travaux Publics,—alors appelé le Bureau des Travaux.

Il fut alors décidé que toutes les écluses seraient reconstruites en pierre, que leurs dimensions seraient de 120 pieds de longueur et 24 pieds de largeur, avec 8½ pieds d'eau sur les seuils; que l'aqueduc seraient reconstruit en pierre; que le canal d'alimentation serait converti en canal navigable; que les havres de Port Dalhousie et de Port Colborne seraient améliorés; que les deux premières écluses de Port Dalhousie et celle de Port Colborne seraient de 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils; et, enfin, que l'embranchement de Port Maitland serait entrepris et complété par une écluse d'entrée dans le lac Erié, qui devait avoir 200 × 45 pieds, et une profondeur de 9 pieds d'eau. Une somme de £450,000 stg., ($2,190,000) fut affectée à cet effet par l'Acte 4 et 5 Vict. ch. 28, le 18 septembre 1841.

Les travaux furent commencés en 1842. La question ayant été reprise en considération en 1843, il fut décidé de faire les écluses de 150 pieds de longueur et 26½ de largeur, et d'élargir le fond du canal principal à 26 pieds.

L'agrandissement du canal principal à ces dimensions, entre Port Dalhousie et le canal d'alimentation, et du canal d'alimentation jusqu'à Dunnville, ainsi que la construction de l'embranchement de Port Maitland, furent terminées en 1845. Les écluses de pierre de taille agrandies furent terminées vers 1848.

A certains indices donnés par la Grand Rivière il devint évident qu'elle ne pouvait être regardée comme un alimentateur intarissable pendant les sécheresses, et le départe-

ment décida en 1843 de mettre à exécution l'ancien projet d'adopter le niveau du lac Erié pour le biez culminant du canal principal, et d'alimenter le canal au moyen des eaux du lac. Ce projet nécessitait l'abaissement du biez culminant d'environ 8 pieds, et la construction d'une écluse descendant du coursier d'alimentation au canal principal. Cette entreprise fut commencée en 1846 et n'est pas encore terminée. Une partie en a été exécutée par des excavations faites à la main, sur des parties mises à sec, et le reste a été fait au moyen du dragage. Le canal ayant été mis en communication avec le lac Erié, par le canal d'alimentation et l'embranchement de Port Maitland en 1845, la section du biez de partage qui est située entre l'embouchure du canal d'alimentation et Port Colborne fut mise à sec et creusée à la main ; mais la marche des travaux sur cette section fut interrompue d'abord par les ravages de la maladie parmi les travailleurs, et ensuite par la faillite de plusieurs entrepreneurs. En 1846, il fut passé un contrat pour approfondir la "grande tranchée" et lui donner au fond une largeur de 45 pieds, excepté, ainsi qu'il est dit dans le devis "aux endroits où l'ingénieur constatera qu'il n'y a pas à craindre les éboulements; auxquels endroits la largeur du fond sera réduite à 26 pieds." Le dragage se fit en 1847 en vertu de cet arrangement, mais en 1848 les travaux furent suspendus du consentement mutuel du Département et de l'entrepreneur. Bien que la section comprise entre le canal d'alimentation et le Port Colborne ne fût pas encore terminée en 1850, l'eau y fut néanmoins introduite à cette époque avec l'intention d'en compléter l'excavation au moyen de cure-môles.

Pendant l'exécution des travaux en vertu de ces contrats, l'ingénieur du Département prétendit que la largeur de 26 pieds—que l'on proposait de donner au fond de ce canal, dans ses parties les plus étroites—n'était pas suffisante, et que, malgré le nombre des bassins de rencontre que l'on proposait d'établir, les grands navires qui passeraient par le canal seraient considérablement retardés. Il ajoutait que dans la "grande tranchée" le terrain à travers lequel le canal était e creusé était d'un nature particulière et avait une grande tendance à s'ébouler, et qu'un canal étroit comme celui que l'on construisait alors serait très fréquemment obstrué. Il fut aussi démontré que les navires fortement chargés, comme ceux qui naviguent sur les lacs, éprouvaient de grandes difficultés à passer dans le canal, et qu'il serait très avantageux de l'approfondir.

Afin de répondre aux besoins du commerce, il fut décidé, en 1853, d'approfondir le canal à 10 pieds d'eau sur les seuils des écluses; et, en 1854, d'élargir le fond du biez culminant de manière à le porter à 50 pieds.

Dans les biez inférieurs du canal, on obtint la profondeur de 10 pieds d'eau en exhaussant les levées, mais dans le biez culminant on ne put atteindre cette profondeur qu'au moyen d'excavations.

Des contrats furent donc passés en 1854 pour l'approfondissement et l'élargissement de tout le biez culminant à 50 pieds de fond, au moyen du dragage, et les travaux se sont poursuivis jusqu'à ce jour, en sorte que l'excavation est maintenant presque entièrement terminée. Les seuls travaux qui restent à faire sont le déplacement de certaines parties du chenal, et la construction d'un déversoir régulateur à la Jonction ; lesquels avec quelques ouvrages nécessaires, de moindre importance ont été évalués à $80,000.

En 1861 on construisit une porte auxiliaire au-dessus de l'écluse No. 25, sur le biez de Thorold. La nécessité s'en fit sentir en 1859 ; lorsque les portes de cette écluse furent

emportées par un vapeur, tout le biez supérieur se vida, ce qui causa beaucoup de dommages et une suspension de la navigation qui dura huit jours. L'arrangement actuel préviendra le renouvellement de pareils retards qui pourraient être causés par un accident de cette nature.

La nécessité d'un nouvel agrandissement du canal Welland a souvent été discutée, et il en a été parlé presque tous les ans dans les rapports annuels de ce Département. Pendant la discussion de cette question d'agrandissement, il a été proposé d'adopter un nouveau tracé, partant du lac Ontario pour aboutir à la tête de la principale chaîne d'écluses situées au-dessus du port Dalhousie, et de faire du havre de Niagara, à l'embouchure de la rivière du même nom, le terminus du canal sur le lac Ontario. Ce projet fut discuté dans la chambre d'assemblée du Haut-Canada dès l'année 1825. Les habitants de Niagara, profondément intéressés dans ce projet, employèrent un ingénieur, en 1854, pour examiner le pays situé entre le havre de Niagara et le biez culminant ou supérieur du canal Welland actuel, afin de s'assurer jusqu'à quel point la localité était favorable à la construction d'un canal de grandes dimensions. Le résultat de cet examen fut un rapport et un plan faisant voir que le tracé proposé offrait d'assez grandes facilités d'exécution, et que l'on y pouvait construire un canal de 100 pieds de largeur au fond, de 128 pieds à la surface de l'eau, avec des écluses de 350 × 75 pieds, et 12 pieds d'eau sur les seuils.

Le coût approximatif de l'entreprise établie sur cette échelle, pour la section comprise entre le havre de Niagara et les biez supérieurs du canal actuel, était de $4,000,000 ; et, en prolongeant le canal jusqu'à port Colborne, sur le lac Erié de $8,000,000.

D'autres tracés, pour des canaux agrandis depuis Thorold, (ou d'un biez plus élevé du canal principal) jusqu'au lac Ontario, et conservant le port Dalhousie comme terminus sur ce lac, ont été proposés, mais aucun de ces tracés n'a encore été adopté par le Département.

Les dépenses faites par le Département sur la construction de ce canal depuis l'Union en 1841 jusqu'au 1er juillet 1867, tel qu'il appert par l'Appendice No. 1, page , ont été de $4,900,820.60.

Cette somme ne comprend pas ce qui a été dépensé par le gouvernement sur le canal Welland, avant l'Union, ni ce qui a été payé pour le rachat des actions, etc., depuis l'Union.

Les dépenses totales, à même les fonds du gouvernement provincial, sur le canal Welland, à la même date, tel qu'il appert par les comptes publics, s'élèvent à $7,416,019.83 ; pour plus amples détails, voir l'Appendice No. 29, page 336.

Le coût total du canal Welland, tel qu'exposé dans l'Appendice No. 70, page 488, s'élevait au 1er juillet 1867, à $7,638,239.83. Cette somme comprend $222,220.00 octroyées par le gouvernement impérial et dépensées avant l'Union.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 488.

Un état sur les pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur le canal—dans l'Appendice No. 25, pages 304 à 309.

Une descripeion détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 6, pages 57 à 59.

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de service, sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 33, pages 350 à 354.

La profondeur de l'eau sur les seuils d'écluse, à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, pages 390 à 392.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 400.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation de la Rivière Hudson, du canal et du Lac Erié—dans l'Appendice No. 47, page 406.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No. 67, pages 480, 481.

La quantité de farine manufacturée sur le canal, dans l'Appendice No. 51, page 429.

Les proclamations au sujet des péages et réglements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 439.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur la voie du St. Laurent et celles des plus gros navires qui peuvent y passer.

Nom du canal.	Dimensions des écluses. En pieds.			Dimensions des navires. En pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Canaux du St. Laurent....	200	45	9	186	44¾	9	600
Canal Welland	150	26½	10¼	142½	26¼	10	400
Canal du Sault Ste. Marie	350	70 surface 61 au fond	12	.....	.....	.....	2000

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal	½ mille.
Nombre d'écluses	Aucune.
Largeur moyenne entre les jetées	138 pieds.
Largeur minimum	108 "

Navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau.

Ce canal peut être regardé comme un embranchement de la voie principale de navigation du St. Laurent, et est simplement une tranchée pratiquée à travers un terrain bas qui sépare le lac Ontario d'une grande nappe d'eau navigable appelée la Baie de Burlington.

Au moyen de ce canal, les navires peuvent arriver à la ville d'Hamilton et au canal Desjardins, ouvrage qui conduit à la ville de Dundas et appartient à une compagnie de particuliers.—(Voir la carte No. III.)

La Baie de Burlington est située à l'extrémité supérieure du lac Ontario, dont elle est presque entièrement séparée par un banc de sable long de 6 milles et large de 300 pieds. Cette baie a une profondeur moyenne de 25 pieds et une superficie d'environ 10,000 acres. Comme elle contient plusieurs bons attérissages, on reconnut bientôt l'importance d'ouvrir un chenal navigable pour la mettre en communication avec le lac Ontario.

Nous voyons que, le 19 mars 1823, il fut passé un *bill* autorisant la construction d'un canal navigable entre la Baie de Burlington et le lac Ontario.

Des commissaires furent nommés pour veiller à la construction de ce canal, et en 1825, ils firent rapport qu'ils s'étaient assurés les services de M. Hall comme ingénieur, et qu'ils avaient donné un contrat à des entrepreneurs qui s'étaient engagés à terminer les travaux au 1er octobre 1825, pour la somme de $34,000.

Le progrès des travaux fut retardé par des difficultés survenues entre les entreneurs et les commissaires ; et bien que des navires traversèrent le canal en 1830, ce ne fut qu'en 1832, que les travaux furent déclarés complets et achevés.

De 1832 à 1841, les travaux paraissent avoir été graduellement étendus chaque année, et le chenal approfondi.

Les sommes dépensées sur cet ouvrage s'élevaient à l'époque de l'union, le 10 février 1841, à £31,089 0s 5d ($124,356.08).

Lors de l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, cet ouvrage fut placé sous le contrôle du Bureau des Travaux, et le président de ce corps fit un rapport dans lequel il disait que ce canal était dans un état de ruine et de délabrement.

En 1843, le bureau y commença quelques améliorations qui furent terminées en 1850. Ces travaux consistaient dans le creusement, le redressement et l'élargissement du chenal artificiel alors en usage ; le revêtement des côtés de ce canal avec des quais en coffrage remplis de pierre, et l'établissement d'un traversier sur le chenal.

En 1855, la jetée du sud fut projetée à 300 pieds plus loin dans le lac Ontario, et la jetée du nord fut prolongée de 50 pieds dans la baie. Ces jetées ont depuis été reconstruites au-dessus de la ligne des basses eaux.

Les dépenses faites par ce département pour la construction de ce canal depuis l'Union en 1841 jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $291,044.49.—Voir l'Appendice No. 1, page 3.

Le montant des dépenses jusqu'à la même date s'élève, d'après les livres du département des finances, à $308,328.32.

Le coût total des ouvrages, depuis le commencement jusqu'au 1er juillet 1867, s'élève à $432,684.10, tel qu'il appert par l'Appendice No. 70, page 489.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages se trouve dans l'Appendice No. 6, page 59.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal pendant l'année expirée le 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 34, page 355.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, dans l'Appendice No. 47, page 402.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 67—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461, à 477 et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal, dans l'Appendice No. 55, page 438.

SERVICE DES REMORQUEURS,

RELIANT ENTRE EUX LES CANAUX DU ST. LAURENT.

En 1849, le gouvernement jugea utile d'accorder une subvention aux propriétaires de bateaux-à-vapeur, pour les engager à entretenir une ligne de remorqueurs sur les parties navigables du fleuve qui relient un canal à l'autre, entre Montréal et Prescott.

Ces bateaux devaient partir de chaque extrémité de la ligne à heure fixe et remorquer les navires à prix fixe, suivant la grandeur et le tonnage de ces navires.

Depuis 1849 jusqu'à ce jour, ces bateaux ont été subventionnés, et le service a été régulièrement accompli, à l'exception de l'année 1852, pour laquelle il n'avait pas été voté de crédit à cet effet.

Le retrait de la subvention cette année-là avait eu lieu, pour voir si l'entreprise privée suffirait à répondre à la demande de remorquage. Le résultat de l'expérience ne fut pas satisfaisant, et la ligne fut non seulement rétablie en 1853, mais fut étendue de manière à embrasser toute la navigation du fleuve entre Montréal et Kingston.

Le service fut accompli par trois remorqueurs en 1849 ; par deux en 1850 ; par quatre en 1851 ; par six durant les quatre ans compris entre 1853 et 1857 ; et depuis 1857, il n'y en a jamais eu moins de neuf sur la ligne.

Le tableau suivant indique le nombre des remorqueurs employés, leur vitesse et la subvention annuelle payée, chaque année, depuis le commencement de la saison de 1849, pour le service du remorquage entre Lachine et Prescott jusqu'à 1852, et entre Lachine et Kingston de 1853 à 1867.

Date.	Nombre de remorqueurs chaque année.	Vitesse.	Subvention annuelle.	Entre
		Milles par heure.	$ cts.	
1849	3	5	7,000 00	Lachine et Prescott.
1850	2	5	4,000 00	"
1851	4	5	7,000 00	"
1852	Service des remor	queurs laissé à l'i	nitiative indivi	duelle.
1853	6	.....	18,600 00	Lachine et Kingston.
1854	6	3 jours pour descendre. 4 jours pour remonter.	18,600 00	"
1855	6		24,000 00	"
1856	6		24,000 00	"
1857	6		24,000 00	"
1858	9		24,000 00	"
1859	9		24,000 00	"
1860	9		24,000 00	"
1861	9		20,000 00	"
1862	9		20,000 00	"
1863	9		16,000 00	"
1864	9		12,000 00	"
1865	9		12,000 00	"
1866	9		12,000 00	"
1867	.....	.....	12,000 00	"

LAC ST. PIERRE.

Le fleuve St. Laurent est suffisamment profond, depuis son embouchure dans le golfe jusqu'à Québec, pour permettre aux plus grands navires de le remonter jusque là, mais il n'en est pas de même entre Québec et Montréal.

A Québec, la marée monte et baisse de 18 pieds dans les grandes marées ordinaires et de 13 pieds dans les petites marées; elle se fait sentir jusqu'à Trois-Rivières, à 74 milles au dessus de Québec.

Le lac St. Pierre est un élargissement du St. Laurent qui commence à environ 8½ milles en amont de Trois-Rivières, et il a 31 milles de longueur par 8 de largeur. (Voir la carte No. IV

LAC St PIERRE.
Echelle de Milles.
½ 0 1 2 3 4 5 6 7
Hunter, Rose & Co. Ottawa.
Maskinongé
R. du Loup
R. du Loup
Pte du Lac
St Antoine de la Baie
Sorel
Yamaska
St François
Phare flottant
Phare flottant
Bouée
CHENAL Profondeur 20 Pds
Channel 20 feet deep
CHENAL PROPOSÉ EN 1844
Channel proposed in 1844
LAC St PIERRE
I. aux Castors
Ile du Pads
I. Madame
I. aux Ours
Ile St Ignace
I. de Grâce
I. du Moine

Le capitaine H. W. Bayfield, commandant de la Marine Royale, qui a fait le relèvement de ce lac en 1830, disait, dans un rapport qu'il écrivait en 1831, que l'extrémité supérieure du lac était à environ 2 milles de William Henry (Sorel); qu'elle était occupée par un grand nombre d'îles d'alluvion, dont la dernière couche visible est une argile bleue forte, sur laquelle repose une couche de sable; que ces îles sont formées de matières alluviales apportées par le fleuve et déposées depuis des siècles en arrivant aux eaux tranquilles du lac; et que cette formation d'îles et de battures se poursuit encore.

Il dit aussi que l'on remarque de semblables dépôts tout autour du lac et qu'ils rétrécissent la largeur du chenal navigable, mais qu'il est raisonable de croire qu'il se creuse en proportion de son rétrécissement, parce que le courant du fleuve est obligé de se frayer un passage à travers un espace plus étroit.

Il ajoute que ce travail est si lent qu'il s'écoulera plusieurs années avant qu'il produise aucun effet sensible.

Le commandant Bayfield, fait ensuite la description suivante du chenal :—

" Le chenal est assez profond entre toutes les îles pour les plus grands navires, et il " ne commence à diminuer de profondeur que lorsqu'on arrrive (en descendant) à environ " trois milles plus bas que l'île située le plus à l'Est. Il y a ici un passage étroit entre " la batture qui s'étend en face de cette île et les bas-fonds des rivières Yamaska et St. " François, entre lesquels passent les eaux réunies des plus grands chenaux. C'est à ce " passage que sont placés les phares flottants et les bouées. Il est large d'environ un demi- " mille, et l'eau a environ 14 pieds de profondeur sur une distance à peu près égale. " C'est ce que l'on appelle la *barre*, et s'il n'y avait pas d'autres obstacles, il serait facile " d'approfondir le chenal. Pendant environ 3 milles plus bas, le chenal, qui s'élargit " beaucoup, est assez profond. Il s'étend ensuite sur une batture considérable qui a six " milles (toujours des milles marins) de longueur, sur laquelle, lorsque les eaux sont basses " en automne, il n'y a que 11½ pieds d'eau. Le fond est composé de quelques pouces de " sable reposant sur une argile forte, mais pas très dure, semblable à celle des îles."

Entre la tête du lac St. Pierre et Montréal, il y avait plusieurs battures dans le fleuve, et le port de Montréal lui-même, avant qu'il n'eut été amélioré, n'avait qu'une profondeur d'eau très limitée. Prenant ces faits en considération, les marchands de Montréal présentèrent en 1826 une pétition à la législature du Bas-Canada, demandant qu'une aide fût accordée pour creuser le St. Laurent à l'Ile Plate et dans le lac St. Pierre.

Cette requête fut renvoyée à un comité, qui examina plusieurs pilotes et capitaines de navire, qui tous exprimèrent l'opinion qu'il n'était pas possible de creuser un chenal qui ne serait pas promptement rempli de nouveau par le sable mouvant.

La carte du lac et le rapport faits par le capitaine Bayfield en 1831 donnèrent beaucoup de renseignements aux personnes intéressées dans la navigation du St. Laurent, mais peu d'encouragement à ceux qui demandaient que l'on essayât de creuser un chenal, car dans ses deux rapports de 1831 et de 1835, ainsi que dans son témoignage, donné devant un comité de la chambre d'assemblée, nommé pour faire rapport sur une pétition des marchands de Montréal à l'égard de l'amélioration de la navigation sur le lac St. Pierre, il disait qu'il était très douteux que l'on pût réussir à enlever d'une manière efficace les embarras qui se trouvaient dans le lac et dans le fleuve, de manière à permettre à des

navires d'un tirant d'eau plus considérable que celui des navires alors employés dans la navigation, de se rendre jusqu'à Montréal.

En 1838, la chambre de commerce de Montréal représentait, dans une pétition au parlement, que le lac St. Pierre était si bas que les navires tirant plus de 10 à 12 pieds d'eau n'y pouvaient passer, et que des hommes de l'art avaient affirmé aux pétitionnaires que le chenal des navires pouvait être creusé à seize pieds sur le lac sans encourir de trop grands frais.

Immédiatement après l'union du Haut et du Bas-Canada, le département des travaux publics (alors le bureau des travaux) ordonna un relèvement du lac. M. D. Thompson, ingénieur civil, fit ce relèvement et exprima l'opinion que l'ouverture et le maintien d'un chenal de seize pieds de profondeur étaient possibles, et dans le mémoire soumis en 1841 des différents octrois nécessaires à l'exécution de certains travaux publics, la somme de £60,000 sterling ($292,000) fut demandée pour le creusement du lac St. Pierre. La 4e et 5e Victoria, chapitre 28, passée le 18 septembre 1841, affectait une somme de £58,500 sterling ($284,700) à l'exécution de ces travaux.

Des mesures furent immédiatement prises pour les commencer ; mais comme il fallait un matériel considérable en cure-môles et autres agrès nécessaires, matériel qu'on ne put compléter avant 1843, le creusement du lac ne fut réellement commencé qu'en 1844, avec deux cure-môles, deux bateaux à vapeur et les chalands nécessaires.

Le rapport fait en 1844 par le président du bureau des travaux dit que le chenal suivi par les navires en traversant le lac était tortueux, et qu'après mûre délibération il avait été décidé de laisser le chenal naturel tel qu'il était, et d'en creuser un autre tout droit à travers les battures. La largeur du nouveau chenal devait être pour le moment de 150 pieds, et il devait avoir 14 pieds de profondeur à l'eau basse, ou trois pieds de plus que l'ancien chenal.

Les travaux se poursuivirent pendant les années 1844 et 1845, mais le rapport officiel du département ayant constaté en 1845 que l'ouvrage ne pouvait se faire pour la somme votée, la question fut renvoyée à un comité spécial de la chambre d'assemblée en juin 1846,

Après avoir visité le lac et reçu des témoignages, ce comité recommanda l'abandon du chenal droit, ainsi que l'adoption et l'amélioration de l'ancien chenal.

Les travaux furent suspendus et le Capt. Bayfield fut consulté pour savoir s'il valait mieux conserver le nouveau chenal ou adopter et améliorer l'ancien.

Ce monsieur, après avoir soigneusement examiné les travaux exécutés, dit que s'il avait été consulté en premier lieu, et avant qu'acune dépense n'eût été encourue, il aurait conseillé l'adoption du chenal naturel, mais que comme une grande partie de l'excavation nécessaire pour former le chenal droit avait été faite, il conseillait de l'achever sur une largeur de 300 pieds et à une profondeur de 14 pieds.

Ce rapport ayant été approuvé, les travaux furent repris en septembre 1846 et continués jusqu'au 16 de septembre 1847, époque à laquelle ils furent de nouveau suspendus à cause du manque de fonds.

Il y avait tant d'affirmations et de rumeurs contradictoires à propos de l'ensablement du nouveau chenal, qu'en 1848 le Commissaire des Travaux Publics visita personnellement les travaux et fit faire un grand nombre de sondages en sa présence. Le Commissaire fit ensuite rapport de sa visite au gouverneur et dit que le nouveau chenal ne se remplissait

pas, et que " la largeur du chenal variait en certains endroits de 100 à 150 pieds; que la distance totale sur laquelle les cure-môles avaient travaillé était de sept milles, et qu'il restait encore un mille et demi ou deux milles à creuser pour terminer le chenal droit."

Les dépenses totales encourues jusqu'au 31 décembre 1850 s'élevaient à £74,041. 1s. 4d. ($296,164.27).

Les marchands de Montréal ayant fréquemment exposé au gouvernement l'importance qu'il y avait de terminer le plus tôt possible le creusement d'un chenal à travers le lac St. Pierre, et ayant dit de plus qu'ils se soumettraient volontiers au paiement d'un péage sur tous les navires d'un fort tirant d'eau qui passeraient dans le lac, il fut passé un acte, en août 1850, autorisant les commissaires du havre de Montréal à creuser un chenal dans le lac à une profondeur de 16 pieds. Le tracé de ce chenal et la manière de le faire étaient laissés à la discrétion des Commissaires Cet acte les autorisait aussi à approfondir le St. Laurent vers l'Ile Plate.

Et pour faire face aux dépenses que nécessiteraient ces améliorations, les Commissaires étaient autorisés à emprunter la somme de £30,000 ($120,000) et à prélever un droit de tonnage n'excédant pas 1s. (20 cts) par tonneau du tonnage enrégistré de tous navires tirant dix pieds d'eau ou plus, chaque fois qu'ils passeraient sur le lac.

Le même acte autorisait aussi le Commissaire des Travaux Publics à mettre à la disposition des Commissaires du havre les cure-môles, bateaux et autres machines employés aux travaux déjà commencés.

Après avoir soigneusement examiné l'état des choses, les Commissaires du havre crurent devoir abandonner les travaux commencés sur le nouveau chenal, et résolurent d'approfondir et d'élargir le chenal naturel.

Cette amélioration exigeait une excavation, de onze milles et demi de longueur.

En 1852, les commissaires furent autorisés par un acte du parlement à faire un nouvel emprunt de £40,000 ($160,000), pour les besoins de ces travaux, et en 1855, un autre emprunt de £100,000 ($400,000) fut pareillement autorisé.

Ce dernier acte de 1855, stipulait que le chenal serait creusé à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse.

Les travaux furent vigoureusement poussés et furent couronnés d'un plein succès.

En 1859, une avance de $60,000 fut faite par le gouvernement, les Commissaires du havre donnant une garantie sur leur matériel.

En 1860, le chenal avait été creusé à 17½ pieds à l'eau basse, c'est-à-dire, lorsqu'il n'y avait que 11 pieds d'eau sur les battures. La dette contractée jusqu'alors par les commissaires du havre pour l'exécution de ces travaux, sans comprendre les $60,000 qui leur avaient été avancées par le gouvernement, s'élevaient à $680,000, et le gouvernement ayant alors décidé d'abolir le péage qui avait été prélevé jusque là sur les navires qui passaient dans le nouveau chenal, il se chargea de cette dette de $680,000, et l'acte passé à cet effet fut confirmé par un *bill* passé en 1864.

Il avait aussi été convenu, en 1860, entre le gouvernement et les Commissaires du havre, que ces derniers continueraient le creusement du chenal du lac jusqu'à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse, sur une largeur de 300 pieds, aux conditions suivantes :—

1° Que le gouvernement paierait une nouvelle somme de $160,000 lors de l'achèvement des travaux ;

2° Que les Commissaires du havre ne seraient pas appelés à rembourser les $60,000 qui leur avaient été prêtées en 1859 ;

3° Que le matériel leur serait laissé.

Le creusement fut poursuivi par les Commissaires à ces conditions, et au commencement de 1865, ils demandèrent au parlement l'autorisation d'emprunter £25,000 sterling ($121,666.67), dont le principal et les intérêts devaient être payés à même les droits du havre de Montréal afin qu'ils pussent terminer les travaux conformément à leur engagement.

Un *bill* à cet effet fut présenté aux chambres, mais la session s'étant brusquement terminée le 18 mars 1865, il ne put devenir loi qu'à la session suivante, en septembre 1865.

Au printemps de 1865, les commissaires du havre avaient obtenu de l'argent d'autre part, et en y ajoutant un prêt de $7,000 fait par le gouvernement, ils avaient pu continuer les travaux durant l'été de 1865, si bien qu'à l'automne de la même année ils firent rapport qu'un navire tirant 20 pieds d'eau avait pu traverser le chenal en se rendant de Montréal à Québec, pendant la saison des basses eaux.

L'ingénieur en chef de ce département a reçu instruction d'examiner les travaux et de faire rapport s'ils ont été faits d'une manière satisfaisante.

Les dépenses faites par le Département pour cet ouvrage depuis l'Union, en 1841, jusqu'au 30 juin 1867, telles qu'indiquées dans l'Appendice No. 1, page 6, s'élèvent à $103,240.50.

Le coût total de ces ouvrages depuis leur commencement jusqu'à la même date, tel qu'indiqué par les livres du Département des Finances, s'élève à $1,164,235.08.

Pour dépenses faites sur cet ouvrage avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—voir l'Appendice No. 70, page 489.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de cet ouvrage se trouvent—dans l'Appendice No. 55, pages 438 et 439.

CREUSEMENT D'UN CHENAL SUR LES BATTURES DU LAC STE. CLAIRE.

Le lac Huron est relié au lac Erié par la rivière Ste. Claire, le lac Ste. Claire et la rivière Détroit ; sur tout cet espace on ne rencontre d'obstacles à la navigation que sur le lac Ste. Claire où se trouvent de vastes bancs de sable recouverts de 4 à 10 pieds d'eau Le courant se fraye un passage à travers ces bancs de sable et maintient cinq ou six chenaux de 8 à 14 milles de long, dont l'un, le chenal du Sud ou Walpole fait partie de la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

Jusqu'à 1858, les navigateurs des lacs éprouvaient beaucoup d'inconvénients à cause de l'insuffisance de l'eau sur ces bancs ou battures, comme ils sont quelquefois désignés. La route généralement suivie par les navires avant cette année était celle du chenal du Nord, passage situé sur le côté américain de la frontière. On le disait peu profond, tortueux et difficile ; sa longueur était portée à environ neuf milles, et l'on admettait qu'il était impossible d'y passer durant la nuit. Pendant les eaux basses, il arrivait souvent qu'un navire fortement chargé s'échouât, et qu'une flottille de soixante à soixante-dix voiles attendît une occasion de passer.

La condition de cette partie de la grande ligne de navigation du St. Laurent fut le ujet d'un examen par plusieurs ingénieurs civils et militaires des Etats-Unis. Ils uggérèrent trois voies, et ils proposaient que celle qui serait adoptée fût creusée à 12 pieds l'eau basse, sur une largeur de 300 à 600 pieds. Ils proposaient aussi que les côtés de a tranchée fussent protégés au moyen d'un pilotis continu ou de piliers en coffrage, ou ien encore que les rampes de l'excavation fussent assez longues et assez douces pour pré- enir dans le chenal projeté, tout danger d'ensablement par les côtés. Le chenal du Sud ou Walpole fut adopté comme le meilleur et le plus droit. A l'exception d'un mille, ce chenal tait, dans son état naturel, assez large et assez profond sur toute sa longueur.

Le sujet parait avoir été soumis au gouvernement des Etats-Unis en 1854, mais aucune allocation n'ayant été obtenue pour les travaux, les hommes d'affaires de plusieurs des villes situées sur les bords des lacs et engagés dans le commerce de ces eaux, résolurent d'exécuter les travaux comme entreprise privée.

Ils sollicitèrent une aide du gouvernement canadien, et le 25 avril 1855 il fut passé un ordre en conseil accordant une somme de $20,000 pour aider à ces travaux qui furent commencés et poursuivis par un comité de citoyens nommé à cet effet. On creusa environ 1,900 pieds de ce chenal à une largeur de 60 pieds au fond, et à 12 pieds de profondeur à l'eau basse.

En 1856, le gouvernement des Etats-Unis affecta une somme de $45,000 à cette entreprise, ainsi que l'usage d'une drague et des chalands nécessaires, ce qui rendait l'allocation équivalente à $50,500. L'ouvrage se poursuivit en 1857 sous la direction d'ingénieurs du gouvernement des Etats-Unis; un chenal de 5,600 pieds de longueur, 200 pieds de largeur au fond, avec une profondeur minimum de 11½ à 12 pieds d'eau, et des talus d'environ 1 dans 20, fut terminé en août 1858.

Pour indiquer le chenal, le gouvernement des Etats-Unis fit placer un phare et une balise à l'extrémité Nord-Est de la tranchée, ainsi que des bouées sur les bords.

Le plan original de ce chenal artificiel lui donnait au moins 300 pieds de largeur, c'est-à-dire 100 pieds de plus qu'il n'avait reçu. Le gouvernement canadien résolut donc d'employer à l'élargissement et à l'amélioration de cet ouvrage les $20,000 votées par le parlement canadien.

L'ingénieur en chef de ce département fut autorisé, en 1858, à prendre les mesures nécessaires pour mettre ce projet à exécution, et il fut passé un contrat à cet effet, avec les mêmes individus qui avaient fait l'ouvrage pour le gouvernement américain.

Les travaux éxécutés en vertu de ce contrat consistent dans l'enlèvement de plusieurs barres laissées intactes lors du creusement précédent, le redressement du côté Nord de la tranchée sur toute sa longueur, et l'élargissement du chenal autant que possible pour la somme disponible. La profondeur moyenne de l'excavation faite par le département sur le côté Nord a été de 4½ pieds.

Le résultat de ce travail a été que le chenal a été partout creusé au moins à 12 pieds de profondeur et que sa largeur a été portée à 300 pieds vers l'extrémité supérieure, et à 275 pieds à l'extrémité inférieure.

Les travaux furent terminés à l'automne de 1858.

Les dépenses faites par ce département pour cet ouvrage, jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $19,984 45.—Voir l'Appendice No. 1, page 6.

Le coût total de cet ouvrage, tel qu'indiqué dans l'appendice No. 70 page 489 s'élève à $70,484.45, dont $50,500 furent accordées comme il est dit plus haut par le gouvernement des Etats-Unis

TRAVAUX PROJETÉS.

Le soussigné n'a pas l'intention de faire un rapport complet ou même de donner une simple liste des divers travaux publics qui ont été projetés de temps à autre pour les besoins du pays. Il croit devoir, cependant, en indiquer quelques uns des plus importants qui avaient pour but d'améliorer la navigation intérieure, comme, par exemple, le creusement des rapides du St. Laurent, la création d'une voie navigable entre Montréal et le lac Huron, par la voie de l'Outaouais et de la rivière des Français, et le canal du St. Laurent au lac Champlain,—qui n'ont été commencés ni les uns ni les autres, bien qu'ils aient été examinés et étudiés par des ingénieurs, et qu'ils aient fait de temps à autre le sujet de rapports et de nombreux écrits qui se trouvent aujourd'hui dans les archives publiques.

Un projet de moindre importance, désigné sous le nom de " Canal de la Baie Murray," ayant reçu l'attention de ce département dans le cours de l'année dernière, sera aussi décrit plus loin.

LA NAVIGATION DES RAPIDES DU ST. LAURENT.

Cette partie du St. Laurent qui est située entre le lac Ontario et Montréal a déjà été décrite comme une suite de nappes d'eau navigables séparées par des rapides.

Sur une distance de 183½ milles, dans le chenal du fleuve, entre le lac Ontario et Montréal, il y a 139⅝ milles de navigation en eau tranquille, et 44⅛ milles de rapides, et la chute totale de la rivière entre ces deux points est de 221¾ pieds.

On a déjà vu que pour racheter ces 44⅛ milles de rapides, il faut une longueur totale de canaux de 43⅝ milles.

Ces canaux sont nécessairement suivis par les navires qui remontent le fleuve, mais en descendant tous les bateaux à vapeur et navires qui ne sont pas trop fortement chargés suivent les rapides et évitent par conséquent la perte de temps qu'entraîne la navigation des canaux.

La descente des navires se fait donc avec une grande rapidité.

Il n'est pas prudent pour les bateaux à vapeur de construction légère de suivre cette voie ; mais ceux qui servent au transport des malles, construits expressément à cet effet, sont très solides, et ils descendent les rapides tous les jours, ainsi qu'un grand nombre d'autres navires, sans accident.

Les ingénieurs qui ont examiné ces rapides disent que la vitesse du courant ne dépasse jamais 14 pieds par seconde, et l'on affirme que la descente de quelques uns des grands rapides est si sûre que lorsque le navire est bien dirigé à l'entrée supérieure du chenal, il serait bien difficile de l'en détourner.

La rapidité avec laquelle les navires peuvent descendre cette partie du St. Laurent est un fait d'une très grande valeur commerciale.

Le tableau suivant indique la position relative et la longueur des rapides du St. Laurent, en descendant du lac Ontario à Montréal :—

SECTIONS DE NAVIGATION.	Distance en milles.	Distance totale de Kingston.
De Kingston, au pied du lac Ontario, à la tête du rapide des Galops.....	66⅜	66⅜
De la tête du rapide des Galops au pied du rapide aux Iroquois (Canal des Galops) ; le courant, entre les rapides des Galops et des Iroquois, est si fort que les deux rapides sont considérés n'en faire qu'un	7⅝	74
Du rapide aux Iroquois au rapide Plat.....	4½	78½
Le rapide Plat (canal du rapide Plat)	4	82½
Du rapide Plat aux rapides de la Pointe Farran.....	10½	93
Rapides de la Pointe Farran (canal de la Pointe Farran).....	¾	93¾
Des rapides de la Pointe Farran aux rapides du Long Sault.....	5	98¾
Rapides du Long Sault (canal Cornwall)	11½	110¼
Des rapides du Long Sault aux rapides du Côteau, à la tête de l'île McIntyre	32¾	143
Les rapides du Côteau, depuis l'île McIntyre jusqu'à la Pointe au Diable (canal Beauharnois)	3¼	146¼
Des rapides du Côteau au village des Cèdres, à la tête du rapide des Cèdres (fort courant) (canal Beauharnois).....	5	151¼
De la tête du rapide des Cèdres, du Village des Cèdres à la Pointe du Moulin (canal Beauharnois).....	1¾	153
Des rapides des Cèdres à la Pointe Coulonge, la tête du rapide des Cascades (fort courant) (canal Beauharnois).....	2¼	155½
Le Rapide des Cascades (canal Beauharnois).....	2½	157¾
Des rapides des Cascades au rapide Lachine	15¼	173
Le rapide Lachine (canal Lachine)..... ...	10½	183½

On voit par ce tableau qu'en descendant du lac Ontario à Montréal les trois premiers rapides que l'on rencontre sont : 1° les rapides des Galops et des Iroquois, 2° le rapide Plat, et 3° celui de la Pointe Farran. Aucun de ces trois rapides n'est autre chose qu'un fort courant, qui accroît la vitesse des navires qui descendent. Les gros bateaux à vapeur les remontent facilement, mais les navires à voiles et les bateaux de frêt passent dans les canaux en montant. Ces rapides sont profonds partout, excepté à un endroit, dans les Galops, où le chenal est traversé par une petite batture recouverte de 9 à 10 pieds d'eau.

Le quatrième rapide est celui du Long Sault, qui s'étend depuis Dickinson's Landing jusqu'auprès de la ville de Cornwall ; il est racheté par le canal de Cornwall.

Il y a, à la tête de ce rapide, et dans sa partie la plus difficile, deux chenaux par lesquels on peut le descendre, c'est-à-dire, le " Chenal Perdu," sur le côté canadien, et le " Chenal du Sud," sur le côté amérieain.

Les ingénieurs employés au relèvement de ces rapides ont décrit le " Chenal Perdu " comme étant le plus rude, mais aussi le plus sûr et le plus expéditif de tous ceux des rapides du St. Laurent. La hauteur de l'eau y est en beaucoup d'endroits de plus de 50 pieds ; cependant on y a découvert une batture qui n'est recouverte que de 12 pieds d'eau.

William Hoople, pilote qui demeure à Cornwall, parait-être le premier qui se soit aventuré dans le Chenal Perdu avec un bateau. L'ayant d'abord descendu en chaloupe au printemps de 1848, il y descendit en bateau à vapeur quelques jours plus tard.

Les cinquième, sixième et septième rapides sont ceux du Côteau, des Cèdres et des Cascades.

Ces trois rapides sont séparés par de petites nappes d'eau tranquille, mais ils sont tellement rapprochés les uns des autres que les promoteurs des canaux du St. Laurent ne les regardèrent que comme un seul rapide et les rachetèrent au moyen d'un même canal (celui de Beauharnois).

Il y a deux voies navigables dans le rapide du Côteau ; on y trouve plus de 20 pieds de profondeur en beaucoup d'endroits, mais près de l'Ile des Prisonniers, il y a deux battures recouvertes de 7½ à 10 pieds d'eau seulement, à l'eau basse.

Entre le rapide du Côteau et celui des Cèdres, l'eau est profonde et tranquille, et le courant est modéré.

Le chenal du rapide des Cèdres a généralement de 12 à 35 pieds d'eau, mais on y a découvert une ou deux battures, près de la Chûte au Bouleau, où l'on n'a que 9½ à 10 pieds d'eau à l'eau basse.

Entre le rapide des Cèdres et celui des Cascades, le courant est modéré. On y rencontre une batture connue sous le nom de La Chaînette, où l'on ne trouve que de 6 à 7 pieds d'eau à l'eau basse. On dit que c'est l'endroit le moins profond de tous les rapides, entre Kingston et Montréal.

Il y a deux chenaux dans la partie supérieure de ce rapide, qui se réunissent en un seul vers le milieu de la descente. Les battures du rapide des Cascades ont été décrites comme étant les plus dangereuses de toutes, entre le lac Ontario et Montréal.

Le huitième rapide est celui de Lachine. La partie supérieure de ce rapide, entre l'île au Diable et l'île au Héron, est la plus turbulente, mais le chenal y est assez profond pour permettre le passage des navires tirant 10 pieds d'eau. Dans la partie inférieure de ce rapide, c'est-à-dire près des îles St. Paul et Moffatt, vis-à-vis Montréal, il y a deux battures n'offrant guère plus de 8 pieds d'eau à l'eau basse.

Avant la construction des canaux, on ne descendait les rapides que dans des bateaux qui pouvaient être halés en remontant contre le courant, et ne jaugeaient pas plus de 5 à 15 tonneaux. La profondeur d'eau dans les rapides, n'était donc pas, à cette époque, une question de grande importance ; mais aussitôt que les canaux eurent été construits, on fit des expériences, et l'on s'assura bientôt que les bateaux à vapeur et autre navires

solidement construits et n'ayant pas un trop grand tirant d'eau, pouvaient descendre les rapides en toute sûreté.

Il y avait une si grande économie de temps à faire ainsi sauter les rapides par les bateaux plutôt que de les faire descendre dans les canaux, qu'il fut question de la possibilité d'améliorer ces rapides, pour que tout navire ne tirant pas plus que 9 à 10 pieds d'eau put y passer sans danger. C'est dans cette vue que l'ingénieur en chef des Travaux Public, assisté par un des navigateurs du St. Laurent les plus expérimentés, fit l'examen des rapides en 1848 et 1849. En 1850 un second ingénieur eut mission de faire une étude de ces mêmes rapides. Ces Messieurs présentèrent leurs rapports en 1850 et 1853, dans lesquels ils proposaient d'augmenter la hauteur de l'eau dans les rapides, en construisant des piliers pour guider les navires et des barrages partiels dans le fleuve, disposés de façon à rejeter un plus grand volume d'eau dans le chenal. Les plans présentés par les deux ingénieurs offraient quelques légères différences de détails dans la position des barrages, mais tous deux étaient convaincus que l'on pourrait par ce moyen se procurer une profondeur d'eau suffisante pour le passage de navires tirant 10 pieds d'eau.

Le coût des ouvrages entre le lac St. François et Montréal, proposés par l'ingénieur en chef de ce département, était estimé à £30,000 ($120,000).

De nouveau en 1854 deux ingénieurs qui avaient bien réussi dans l'exécution de certains ouvrages sous-marins, dans le port de New-York, firent l'examen des rapides entre le lac Ontario et Lachine. D'après eux, le passage de vaisseaux tirant 10 pieds d'eau, réclamait dans le chenal des rapides une hauteur d'eau d'au moins 12 pieds et même de 13 pieds, dans les parties les plus rudes. Ils ajoutaient que le St. Laurent tel qu'il était, pouvait être considéré navigable, pendant l'étiage, entre Prescott et le pied du lac St. François, pour des navires tirant huit pieds d'eau ; et entre le lac St. François et le lac St. Louis, pour des navires tirant six pieds. A l'époque des hautes eaux, cependant, le tirant d'eau pourrait être porté à 8½ pieds et à 6½ pieds.

Pour obtenir la profondeur requise, de 12 à 13 pieds d'eau dans les rapides, ces deux ingénieurs proposaient de faire sauter par la poudre et d'enlever les bancs de roc qui obstruent le chenal ; ils estimaient le coût des travaux entre le lac Ontario et le lac St. Louis (non compris les rapides de Lachine) à £180,000 (720,000).

LE CANAL DE LA BAIE MURRAY.

Ce canal n'est encore qu'à l'état de projet. Cependant on a cru devoir en expliquer le but et l'utilité et citer quelques uns des principaux faits qui s'y rapportent.

Un coup-d'œil jeté sur la carte du Haut-Canada fera voir que la péninsule appelée Prince-Edouard est située à l'extrémité inférieure du lac Ontario, et qu'elle n'est reliée à sa rive nord que par une étroite langue de terre. La plus grande longueur de cette péninsule est d'environ 38 milles et sa plus grande largeur d'environ 16 milles. Elle est séparée de la terre ferme par une longue et étroite nappe d'eau désignée sous le nom de Baie de Quinté.

Cette baie s'ouvre à l'Est, en sorte que les navires qui remontent le St. Laurent y entrent en suivant de près la rive Nord du lac Ontario.

Les bateaux-à-vapeur et les navires à voile qui se rendent à l'Ouest entrent dans le lac à Kingston et sont obligés de se mettre de suite en plein lac afin de tourner la Longue-Pointe, qui forme l'extrémité de la péninsule de Prince-Edouard.

Autrefois, doubler la Longue Pointe était regardé comme une affaire trop périlleuse pour les bateaux ou les petites embarcations dont on se servait alors, et en conséquence ils n'entraient dans le lac qu en longeant la rive Nord à l'abri des îles Amherst, Gage et Wolf, jusqu'à ce qu'ils atteignissent les eaux tranquilles de la Baie de Quinté, qu'ils suivaient jusqu'à son extrémité supérieure. Là, ils déchargeaient leur cargaison au portage formé par l'étroite langue de terre, d'environ deux miles de largeur, qui relie la péninsule à la rive Nord.

Cette langue de terre est située dans le canton de Murray, et l'on a souvent suggéré d'y pratiquer un canal. C'est à ce projet qu'on donne le nom de " canal Murray."

Bien que le danger de doubler la Longue Pointe ait été considérablement diminué par l'introduction de la vapeur dans la navigation, on n'a pas perdu de vue l'importance de la construction de ce canal, à cause des nombreux avantages qu'il offrirait aux points de vue militaire et commercial.

La première mention officielle de cet ouvrage projeté eut lieu en 1796, lorsqu'une résolution fut adoptée par Son Excellence le lieutenant gouverneur en conseil, proposant de réserver 3000 acres de terre, comme octroi, pour aider à la construction de ce canal; mais il parait que les terres en question furent arpentées en 1815 et vendues sans égard pour le but qu'on s'était proposé dans la résolution du conseil.

En 1825, l'importance du canal projeté, comme entreprise publique, fut amplement discutée dans un rapport fait sur la navigation intérieure de la province, par un comité de la chambre d'assemblée spécialement nommé à cet effet.

En 1833, le gouverneur ordonna, en réponse à une adresse de la chambre, de faire faire une étude du canal projeté, et le 16 de novembre 1833, M. N. H. Baird, ingénieur civil, agissant d'après cet ordre, fit un rapport dans lequel il disait : que pour relier la tête de la Baie de Quinté à la Baie de Weller, sur le lac Ontario, à travers l'isthme de Prince Edouard, il faudrait pratiquer un canal de deux milles de longueur ; qu'en conséquence de l'action de certains vents, le niveau de l'eau à la tête de la baie de Quinté était souvent d'un pied ou plus, au-dessous du lac, de l'autre côté de l'isthme, et que par conséquent il faudrait une écluse.

Les hommes de l'art les plus expérimentés ont déclaré que le havre de la Presqu'île, situé à peu de distance de la tête de la baie de Quinté, était l'un des meilleurs havres naturels du lac Ontario. M. Baird étudia donc le tracé d'un canal entre la tête de la baie de Quinté et le havre de la Presqu'île, et trouva que sa longueur serait de 5¼ milles. Il recommandait donc d'adopter le tracé, plus court, de la baie de Weller, et évaluait le coût de ce dernier canal, navigable pour des bateaux à vapeur et navires tirant 8 pieds d'eau, avec une écluse, à £42,845 12s 6d ($171,382.50).

En 1838, une adresse, datée du 16 février fut présentée par la chambre d'assemblée à Son Excellence le lieutenant gouverneur, exposant que, dans l'opinion de cette chambre, il valait mieux défrayer le coût de la construction de ce canal par un vote d'argent que par un octroi de terres ; et Son Excellence voulut bien déclarer qu'elle partageait cette opinion.

Le lieutenant-colonel Phillpotts, I. R., dans un rapport daté du 3 août 1840, sur la navigation intérieure du Canada, évaluait à £50,000 sterling ($243,333.33), le coût de la construction d'un canal d'environ deux milles, entre la tête de la baie de Quinté et la baie de Weller, ce canal devant avoir 10 pieds de profondeur et des dimensions suffisantes pour permettre le passage des grands navires.

Il examina aussi le tracé allant au havre de la Presqu'île, et évaluait le coût de ce projet à £90,000 sterling ($438,000).

Conformément à une demande du parlement en 1845, le Département des Travaux Publics fit faire l'étude d'un canal entre la tête de la baie de Quinté et le havre de la Presqu'île. L'ingénieur qui y fut employé fit rapport qu'à son avis il n'y aurait pas besoin d'écluse, et que la longueur du canal projeté serait d'environ quatre milles et demi. Il évaluait le coût d'un canal de 100 pieds de largeur au fond, avec 10 pieds d'eau, et sans écluse, à £126,861 6 10 ($507,445.37).

L'ingénieur en chef des Travaux Publics, dans un rapport qu'il écrivait en 1846, disait que l'échelle ou les dimensions de ce canal ne pouvaient être arrêtées avant qu'on eut fait un relèvement du havre de la Presqu'île et de la baie de Quinté.

L'attention des hommes publics de la province a fréquemment été attirée sur ce sujet, depuis cette époque, et en 1866, un comité de la chambre entendit des témoignages qui faisaient voir toute l'importance du canal projeté.

Le comité ayant recommandé un plus ample examen du tracé proposé pour le canal, une nouvelle exploration fut autorisée et se poursuit actuellement.

DE MONTREAL A KINGSTON PAR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Par cette deuxième voie de navigation, qui relie Montréal à Kingston, on remonte la rivière des Outaouais jusqu'à la cité du même nom. La distance, par l'Outaouais, entre Montréal et Kingston est de 246¼ milles.

Par cette voie, en laissant le canal Lachine, on rencontre les canaux de :

Ste. Anne (connu sous le nom d'écluse de Ste. Anne).
De Carillon.
De la Chute à Blondeau.
De Grenville.
Et du Rideau.

Leur longueur collective est de 142⅞ milles, y compris le canal Lachine ; de Montréal à Kingston leurs écluses donnent 401¼ pieds d'ascension et 177 pieds de descente, pendant la saison des hautes eaux, soit un changement total de niveau de 578¼ pieds.

Les canaux de Carillon, de la Chûte à Blondeau, de Grenville et du Rideau, ont été construits pour des fins militaires.

TABLEAU DES DISTANCES EN MILLES STATUÉS.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distances totales depuis Montréal.
Canal Lachine	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse de Ste. Anne	15	23½
Ecluse et jetées de Ste. Anne	⅛	23⅝
De l'écluse Ste. Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	2⅛	52¾
Du canal Carillon à la Chute à Blondeau	4	56¾
Canal de la Chute à Blondeau	⅛	56⅞
Du canal de la Chute à Blondeau au canal Grenville	1⅜	58¼
Canal Grenville	5¾	64
Du canal Grenville au canal Rideau	56	120
Canal Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	246¼

ECLUSE DE STE. ANNE.

Longueur du canal	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	190 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 "
Hauteur de l'eau sur le seuil	6 " à l'étiage.
	7 " au niveau moyen.

Entre la tête du canal Lachine et l'écluse de Ste. Anne, par le lac St. Louis, il y a une distance de 15 milles.

La rivière des Outaouais coule du Nord-Ouest et, à sa jonction avec le St. Laurent, elle se divise en quatre bras distincts qui forment un groupe de grandes îles, en cet endroit.

La plus grande de ces îles, celle de Montréal, a 32 milles de longueur et 10 milles dans sa plus grande largeur. La plus grande ensuite est appelée l'île Jésus; elle a 20½ milles de longueur et 7 milles de largeur. La troisième est l'île Perrot, qui a 7½ milles de longueur et 3½ milles de largeur.

Deux de ces bras coulent de chaque côté de l'île Perrot, située entre Vaudreuil et la tête de l'île de Montréal, et se déchargent dans l'élargissement du St. Laurent qui forme le lac St. Louis.

Les deux autres bras ou chenaux de l'Outaouais sont formés par la grande île Jésus, située au Nord de l'île de Montréal, et rejoignent le St. Laurent au pied de ces îles.

Immédiatement avant son entrée dans ces quatre chenaux qui le conduisent au St. Laurent, l'Outaouais s'étend sur un grand espace, et cet élargissement s'appelle le lac des Deux Montagnes. Les eaux de ce lac sont environ de trois pieds plus élevées que celles du lac St. Louis, elles sont par conséquent précipitées dans les deux bras qui passent autour de l'île Perrot avec une force considérable, et forment une suite de petits rapides.

Le bras qui passe entre l'île Perrot, et la tête de l'île de Montréal, forme un rapide vis-à-vis le village de St. Anne, et l'écluse de St. Anne est destinée à le racheter.—(Voir les cartes Nos. II, V, VII.)

Les travaux ne se composent guère que d'une écluse, avec une digue en aile et des piliers conducteurs au-dessus, ainsi qu'une jetée protectrice et conductrice au-dessous. Il y a aussi deux piliers conducteurs à environ un mille au-dessous de l'écluse.

Le chenal en amont et en aval de l'écluse est tortueux et imparfait, et il faudrait y faire tant d'ouvrage pour le rendre tel qu'il devrait être, que les ingénieurs sont d'avis qu'il vaudrait beaucoup mieux créer tout à fait un nouveau canal, qui s'étendrait en haut et en bas de l'écluse et éviterait par sa longueur tous les rapides, le fort courant, et le chenal tortueux du haut et du bas.

En 1831, la législature de la province du Bas-Canada vota un crédit pour la construction d'un canal ou d'autres travaux qui rachetassent les rapides de Ste. Anne, et le 13 de décembre de la même année, le gouverneur transmettait à la chambre le rapport du lieutenant-colonel Henry Duvernet, I. R. dans lequel il proposait trois différents plans dont l'exécution était évaluée :—

Le 1er à $91,786.80 ;
Le 2e à $94,839.60 ;
Le 3e à $186,896.60.

Et le sujet parait avoir été de nouveau pris en considération par la législature en 1834, à l'occasion de la présentation d'une pétition de T. E. Jones, demandant l'autorisation de construire un canal sur sa propriété, dans le village de Ste. Anne, avec pouvoir de prélever des péages.

Un comité fit un rapport favorable à cette demande, et un *bill* fut en conséquence soumis à la chambre, mais il ne subit que sa première lecture.

Plusieurs autres projets et plans furent préparés en 1835, par le capitaine P. Yule, I. R. pour la construction d'un canal et d'une écluse en cet endroit, des mêmes dimensions que celles du canal Rideau.

Le 24 février 1836, le gouvernement transmit à la chambre une nouvelle pétition dans laquelle il était dit que les avantages du canal Rideau ne se faisaient que légèrement sentir à cause du manque d'une écluse aux rapides de Ste. Anne ; qu'une écluse y avait été construite par une compagnie particulière pour ses propres affaires, mais que l'accès en était refusé aux autres, bien qu'ils offrissent de payer un droit de passage, et qu'en conséquence la compagnie monopolisait le canal Rideau.

L'écluse en question avait été construite dans le chenal de Vaudreuil, entre la terre ferme et l'île Perrot. On n'a pu trouver aucune mention officielle de la date de sa construction, mais elle parait avoir été construite en 1816 par la " Compagnie d'Expédi-

tion à vapeur de St. André," et n'était qu'assez grande pour permettre le passage d'un bateau à vapeur d'une force de 20 chevaux.

Cette écluse devint plus tard la propriété de la " Compagnie d'Expédition de l'Outaouais," qui la reconstruisit en bois, en 1832-33, sur la même échelle que les écluses du canal de Grenville. Elle fut abandonnée lorsque l'écluse de Ste. Anne eut été construite.

Le monopole dont jouissait cette compagnie était tellement préjudiciable aux intérêts généraux du commerce, que la législature du Haut-Canada dut faire des remontrances au gouverneur à ce sujet, et ces remontrances eurent pour effet de faire prendre des mesures immédiates pour la construction de l'écluse actuelle de Ste. Anne.

En conséquence, au mois d'août 1839, un ingénieur reçut instruction du Bureau des Travaux du Bas-Canada de faire les études et les plans nécessaires et dans l'automne de la même année on reçut des soumissions pour l'exécution des travaux, mais par suite d'une longue discussion à propos de l'influence qu'exerceraient les travaux projetés sur le niveau du lac des Deux-Montagnes, et sur le choix de Ste. Anne comme étant le meilleur endroit où l'on pût construire cette écluse, le contrat ne fut signé que le 18 de mai 1840.

A l'époque de l'union du Haut et du Bas-Canada, cet ouvrage fut inclus parmi ceux qui furent transférés au gouvernement des provinces unies ; les frais de construction s'élevaient alors à $19,810 02.

L'écluse était tellement avancée, le 22 juin 1843, que les bateaux auraient pu y passer ; et quelques jours plus tard, c'est-à-dire le 26, les premiers bateaux purent y passer et entrer par cette route dans le lac au-dessus.

Le 14 de novembre suivant, les travaux furent déclarés complets et achevés.

Plusieurs ouvrages de moindre importance ont été faits depuis l'ouverture de l'écluse en 1843, savoir : deux piliers en 1849 en bas de l'écluse, pour guider les navires dans le chenal ; l'enlèvement de grosses roches dans le chenal, pendant les années 1851, 56, 57 et 58, la construction d'une jetée s'étendant à 150 pieds au-dessus de l'écluse, commencée en 1855 et terminée en 1856.

Les dépenses de ce département pour la construction de cet ouvrage, jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $114,596 49.—Voir l'Appendice No. 1, page 3.

Le coût total de construction de cet ouvrage depuis le commencement des travaux jusqu'aux 30 juin 1867, tel que l'indique l'Appendice No. 70, page 490 est de $134,456 51.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de fonctionnement sur cet ouvrage depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 28, page 335.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 490.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages,—dans l'Appendice No. 3, page 34.

Une description des travaux exécutés sur ce canal pendant l'année expirée le 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 30, page 341.

La hauteur de l'eau sur le seuil d'aval de l'écluse,—dans l'Appendice No. 46, page 394.

Les dates de l'ouverture et de la cloture de la navigation,—dans l'Appendice No. 47, page 404.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No, 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAUX MILITAIRES.

Ces canaux sont ceux de Carillon, de la Chute à Blondeau, de Grenville et du Rideau. Ils ont été construits par le gouvernement impérial qui en a gardé le contrôle pendant nombre d'années.—Voir les cartes Nos. II et VII.

Le 24 mars 1848, le gouvernement impérial propose au gouvernement provincial d'en assurer l'entretien et d'en confier le contrôle à un bureau composé d'officiers civils et militaires.

L'état des finances ne permit pas à la province d'accepter ce transfert, parce qu'il était probable que les frais de régie et de réparations sur ces travaux, excèderaient les revenus qu'on en pourrait retirer.

Le 3 mars 1853, le gouvernement impérial réitéra sa proposition, s'engageant en outre à régir et entretenir ces canaux jusqu'au 30 septembre 1853.

En attendant le règlement de la question, le gouvernement provincial, par un ordre en conseil du 13 mai 1853, résolut de pourvoir à l'entretien de ces ouvrages à dater du 1er octobre 1853.

Les conditions apportées au transfert des canaux et réserves militaires ont été posées dans une troisième dépêche, en date du 14 juillet 1853. Le gouvernement provincial, dans un ordre en conseil du 14 septembre 1853, déclara ces conditions acceptables, mais il demendait le contrôle absolu dans la gestion des canaux et des terrains transférés. Le gouvernement impérial en 1855 acquiesça à cette proposition moyennant certaines conditions et dans un acte en date du 30 mai 1855, le gouvernement provincial autorisait Son Excellence le gouverneur général à accepter le transfert par ordre en Conseil. Cet ordre en conseil fut passé le 25 janvier 1856 et fut ratifié par un acte du parlement provincial (19 Vict., chap. 45), le 19 juin 1856.

Ces canaux furent placés sous le contrôle du département des Travaux Publics, par un ordre en conseil du 3 mars 1857. Ils ont été entretenus aux dépens de la province, depuis le 1er octobre 1853, au coût de $617,116 15 (y comprise la somme de $3,146 58 déboursée pour l'arpentage du canal Rideau), jusqu'au 1er juillet 1867.

Pour plus amples détails au sujet du transfert des Canaux militaires au gouvernement provincial.—Voir les appendices No. 58, pages 451 à 454, et No. 60, pages 456,457.

Le détail des dépenses faites depuis le 1er octobre 1853, jusqu'au 1er janvier 1857, se trouve dans l'Appendice No. 60, pages 456,457.

Le détail des dépenses faites sous le contrôle du département des Travaux Publics depuis le 1er janvier 1857, jusqu'au 1er juillet 1867, se trouve dans l'Appendice No. 61, page 458.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal		$2\frac{1}{8}$ milles.
Nombre d'écluses		3 (2 d'ascension, 1 de descente).
Dimensions des écluses	Ecluse....	No. 1, 128 × $32\frac{1}{2}$ pieds.
	"	No. 2, $126\frac{1}{2}$ × $32\frac{1}{2}$ "
	" de prise d'eau	No. 3, $126\frac{1}{2}$ × $32\frac{1}{2}$ "
Ascension et descente par les écluses.		$34\frac{3}{4}$ { $21\frac{3}{4}$ d'ascension. 13 de descente.
Hauteur d'eau sur les seuils		6 pieds.
Largeur du canal au fond		30 "
" " à la surface		50 "

Entre l'écluse de Ste. Anne, et le pied du canal de Carillon, les bateaux traversent le lac des Deux-Montagnes et remontent l'Outaouais sur une courte distance, la rivière reprenant ici son lit naturel.

La distance qui sépare l'écluse de Ste. Anne du pied du canal de Carillon, en suivant la voie navigable, est de 27 milles.

Le canal de Carillon tourne les rapides du même nom, et est construit sur la rive Nord. (Voir les cartes Nos. II et VII).

Afin d'éviter une excavation dispendieuse, les promoteurs du canal firent un bicz de partage et l'alimentèrent en tirant l'eau d'un tributaire voisin de l'Outaouais, appelé la rivière du Nord. La longueur du coursier d'alimentation est de $\frac{62}{100}$ de mille. Les écluses sont en pierre de taille et solidement construites.

Ce canal a été fait pour le gouvernement impérial sous la direction du corps des ingénieurs Royaux, et bien que le plan en fût tracé en 1819, il ne fut commencé que quelques années plus tard.

On s'était d'abord proposé de donner aux écluses les mêmes dimensions que celles de l'ancien canal de Lachine, savoir : 108 pieds de longueur par 20 de largeur ; mais en 1828, lorqu'il fut décidé que les écluses du canal Rideau seraient construites d'une largeur suffisante pour permettre le passage de bateaux à vapeur larges de 30 pieds on se décida à construire les écluses du canal de Carillon sur la même échelle.

Les dépenses faites par le département pendant l'année dernière sur les canaux de " Carillon," Cnute à Blondeau" et " Grenville " sont entrés sous le titre de " canaux de Carillon et Grenville."—Voir l'*Etat* No. 5, dans l'Appendice No. 1, page 6.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour régie et frais d'entretien sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 335.

Les dépenses totales faites par ce département depuis le 1er janvier 1857, jusqu'au 30 juin 1867.—dans l'Appendice No. 61, page 458.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 490.

Un Etat des propriétés affermées sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, page 314.

Une description détaillée de la condition présente des ouvrages,—dans l'Appendice No. 3, pages 35 et 36.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, pages 341 et 342.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, page 395.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 404.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlement sur ce canal.—Dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1.
Dimensions de l'écluse	$130\frac{5}{6}$ pieds × $32\frac{5}{6}$ pieds, en amont. et × $36\frac{1}{2}$ pieds, en aval.
Ascension par l'écluse	$3\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Largeur du canal au fond	30 "
" " à la surface	30 "

La distance qui sépare la tête du canal de Carillon du pied de celui de Chute à Blondeau est de 4 milles.

Ce canal, ainsi que son nom l'indique, tourne la chute à Blondeau ; il est taillé dans le roc vif et n'a qu'une écluse.—(Voir les cartes Nos. II et III.)

Le tracé en a été fait par le corps des Ingénieurs Royaux en même temps que celui du canal de Carillon en 1819, et il fut commencé quelques années plus tard. Les dimensions de l'écluse, d'abord destinée à n'avoir que 108 × 20 pieds, furent ensuite augmentées comme pour le canal de Carillon.

Les dépenses faites par le département pendant l'année dernière sur les canaux de "Carillon," "Chute à Blondeau" et "Grenville" sont entrés sous le titre des "Canaux de Carillon et Grenville."—Voir l'*Etat* No. 5, dans l'Appendice No. 1, page 6.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de service sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses totales faites par ce département depuis le 1er janvier 1857, jusqu'au 30 juin 1867.—Dans l'Appendice No. 61, page 458.

Les dépenses faites sus ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 490.

Une description détaillée de la présente condition des ouvrages—dans l'Appendice No. 3, pages 36,37.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, page 342.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, page 396.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 404.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal		$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses		7.
Dimensions des écluses :	Ecluse No. 5 } accolées	$130\frac{2}{3} \times 32\frac{1}{6}$.
	" No. 6 }	$128\frac{1}{3} \times 32\frac{1}{3}$.
	" No. 7 } "	$128\frac{1}{3} \times 31\frac{5}{6}$.
	" No. 8 }	$128 \times 32\frac{1}{6}$.
	" No. 9	$107\frac{2}{3} \times 19$.
	" No. 10	$106\frac{5}{6} \times 19\frac{1}{4}$.
	Ecluse de prise d'eau, No. 11.	$107\frac{5}{12} \times 19\frac{1}{12}$.
Ascension totale par les écluses		$45\frac{3}{4}$ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils		6 "
Largeur du canal au fond		20 à 30 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau		25 à 60 pieds.

Entre la tête du canal de la chute à Blondeau et le pied du canal de Grenville, la distance est de $1\frac{3}{8}$ mille.—(Voir les cartes Nos. II et VII.)

Ce canal construit sur la rive Nord tourne les rapides du Long Sault. Il est creusé en partie dans le roc solide et en partie dans la terre. Les écluses sont en pierre de taille. Il fut tracé et commencé par le corps des Ingénieurs Royaux pour le gouvernement impérial en 1819, mais la somme affectée aux travaux chaque année étant très limitée, ses progrès furent lents.....Les premiers devis donnaient aux écluses de ce canal, comme à celles des canaux de "Carillon" et de la "Chute à Blondeau" des dimensions correspondantes à celles du canal Lachine. Trois de ces écluses furent commencées et terminées d'après cette échelle ; mais en 1828 on adopta pour les quatre autres les dimensions plus grandes des écluses du canal Rideau.

Toutes les pièces officielles relatives à la construction de ces trois canaux de Carillon, de la chute à Blondeau et de Grenville, qui étaient conservées dans les bureaux de l'artillerie à Montréal, furent détruites par un incendie en 1852. Il parait, néanmoins, d'après des renseignements fournis par les personnes employées à leur construction, que le canal de Grenville fut terminé en 1829, celui de la chute à Blondeau en 1832, et celui de Carillon en 1833. Il parait de plus que, le 24 avril 1834, les canaux furent ouverts, et que le vapeur *St. Andrew* y passa le premier avec deux barges à sa remorque.

L'échelle de la navigation et la capacité de la route de l'Outaouais entre Montréal et Kingston sont limitées par les dimensions des trois petites écluses de l'extrémité supérieure du canal de Grenville, qui ne peuvent livrer passage qu'à des navires d'environ 95 pieds de longueur et 18½ de largeur, et aussi par la hauteur de l'eau dans le canal Rideau qui n'admet pas de bateaux tirant plus que 4½ pieds.

Les dépenses faites par le département pendant l'année dernière sur les canaux de "Carillon," "Chute à Blondeau" et "Grenville," sont entrés sous le titre des "Canaux de Carillon et Grenville."—Voir l'Etat No. 5, dans l'Appendice No. 1, page 6.

Pour plus amples détails on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de fonctionnement sur cet ouvrage depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867,—dans l'App. No. 28, p. 335.

Les dépenses totales faites par ce département depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867.—dans l'Appendice No. 61, page 458.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 490.

Une description détaillée de la condition présente des ouvrages,—dans l'Appendice No. 3, pages 37 et 39.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, pages 341 à 343.

La hauteur d'eau sur les seuils des écluses à l'entrée et à la sortie du canal—dans l'Appendice No. 46, page 397.

Les dates de l'ouverture et de la cloture de la navigation,—dans l'App. No. 47, p. 404.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 439.

CANAL RIDEAU.

Longueur du canal.....	126¼ milles.	
Nombre des écluses.....47	d'Outaouais à Kingston. 33 d'ascension, 14 de descente.	
Ascension et descente par les écluses...446¼	282¼ pieds d'ascension. 164 " de descente.	Pendant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....	134 × 33 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	5 pieds. (dans le canal, 4½ pieds.)	
Largeur du canal au fond.....	60 pieds en terre. 54 " dans le roc.	
Largeur du canal à la surface.....	80 " en terre.	

Au-dessus de Grenville à la tête du canal de ce nom. La rivière des Outaouais, est navigable sur une distance de 56 milles, jusqu'à la ville d'Outaouais, située au pied de la chute des Chaudières. Le Canal Rideau qui s'étend depuis Outaouais jusqu'à Kingston, au pied du lac Ontario, relie la rivière des Outaouais au St. Laurent et aux lacs.—(Voir les cartes Nos. II et VII.)

Distance de Montréal à Outaouais par eau.....	120 milles.
" " à Kingston par le St. Laurent.....	178 "
" d'Outaouais à Kingston par le Canal Rideau.....	126¼ "

Le canal Rideau a été construit pour des fins militaires et pourrait être désigné sous le titre de " Navigation des Rivières Rideau et Cataracoui " plutôt que sous le nom de canal, dans l'acception ordinaire du mot, puisqu'il consiste dans la conversion en un chenal navigable continu des rivières Rideau et Cataracoui, deux cours d'eau embarassés et rapides qui forment parfois des étangs profonds et de grandes lagunes.

La rivière Rideau est un tributaire de l'Outaouais et reçoit les eaux d'un bassin de 1550 milles carrés. A son confluent, sur la limite de la cité d'Outaouais, elle forme une chute perpendiculaire de 45 pieds de hauteur environ, et par conséquent, toute communication navigable entre les eaux des deux rivières doit se faire par la voie artificielle d'un canal.

La rivière Cataracoui se jette dans le St. Laurent à Kingston ; le bassin qui l'alimente a 200 milles carrés.

En remontant la rivière Rideau sur une distance de 86 milles, on arrive à sa source, qui se trouve éloignée de moins d'un mille de la ligne droite tirée entre Outaouais et Kingston ; de là, un petit portage d'un mille conduit à la tête des eaux de la rivière Cataracoui ; puis en descendant le cours tortueux de cette rivière sur une distance de 40 milles, on entre dans le lac Ontario à Kingston.

En approchant de l'Outaouais, la rivière Rideau se maintient à un niveau élevé, et coule sur un lit profond, avec un courant comparativement tranquille, jusqu'au bord même d'un rocher qui surplombe sur l'Outaouais, et, d'où, comme on là dit, elle se précipite par une chute perpendiculaire d'environ 45 pieds.

En conséquence de cette conformation de la rivière Rideau, il fallut profiter d'un ravin qui se trouve à environ un mille plus haut, sur l'Outaouais ; on pratiqua un canal qui monte dans ce ravin au moyen de 8 écluses, et rejoint la rivière Rideau à environ 2 milles de son embouchure.

Les travaux, sur toute la route entre Outaouais et Kingston, se composent d'une suite

de barrages qui élèvent le niveau des eaux. Il y en a 24, dont onze sont en pierre de taille et le reste en bois et glaise.

Les barrages en pierre de taille ont de 5 à 60 pieds de hauteur, et ceux qui sont en bois et glaise ont de 6 à 45 pieds.

Il y a 24 déversoirs régulateurs et de décharge, dont neuf sont en pierre ; la longueur totale des petits canaux, outre les écluses, est de 16½ milles. Le canal n'a pas de chemin de halage.

Le tableau suivant complètera la description du canal :—

No. de la Station.	Nom de la Station.	Distance d'Outaouais.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascension et chute à l'étiage.	Barrages. No.	Barrages. Longueur.	Barrages. Largeur.	Nombre de milles de canalisation à chaque station.
		Milles.		pds. pcs. Ascens'n		pds.	pds.	
1	Outaouais	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	
2	Hartwell	4¼	2	22 0	.....	100	28	4.00
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0.13
5	Long Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0.13
6	Burritt	40¾	1	10 6	1	240	14	1.50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0.50
8	Clowes	44½	1	10 6	1	481	16	0.05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0.32
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0.13
11	Edmond	59½	1	10 10	1	343	8	0.06
12	Old Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0.25
13	Chutes de Smith	61½	4	33 9	2	600	24	0.13
14	Premiers Rapides, ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1.25
15	Le Détroit	83¼	1	4 0	1	600	9	0.06
	L'ascension totale à l'étiage	.....	.....	292 3				
				Chute.				
16	L'Isthme	87½	1	4 0	.....	.....	.....	1.25
17	Chaffey	92	1	12 6	.....	.....	.....	0.13
18	Davis	94¼	1	9 0	1	300	15	0.06
19	Chutes de Jones	97¼	4	60 0	1	300	60	0.25
20	Moulins d'amont de Brewer	108¼	2	19 0	1	200	20	1.75
21	do d'aval do	110	1	14 2	1	200	12	4.25
22	Moulins de Kingston	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0.25
23	Kingston	126¼	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Chute totale à l'étiage	.....	.....	165 4				
	Total	.....	47	.....	24	15,472	.....	16.46

La construction de ce canal fut prise en considération ponr la première fois en 1814, immédiatement après la fin de la guerre ; et en 1815, le col. Nichols, alors commandant le corps des ingénieurs royaux en Canada, fut chargé d'envoyer un officier avec instruction de faire un rapport sur la possibilité d'établir une communication par eau entre le Bas-Canada et Kingston, par la voie des rivières Outaouais et Rideau.

Le capt. Jebb, I. R., qui fut chargé de ce travail, examina deux routes.

Entrant dans la rivière Cataracoui à Kingston, sur le lac Ontario, il la remonta jusqu'à sa source ; puis se dirigeant vers la source de la rivière Rideau, il descendit cette dernière jusqu'à son embouchure dans l'Outaouais. Revenant sur ses pas, il remonta environ 55 milles dans la rivière Rideau et la laissant à sa droite, il entra dans l'embouchure du ruisseau des Irlandais (*Irish Creek*), et le remonta jusqu'à sa source. Traversant ensuite un plateau peu élevé, il descendit le ruisseau du Poisson Blanc (*White Fish Creek*) jusqu'à la rivière Cataracoui, dans laquelle il se décharge à environ 29 milles de Kingston.

A son retour, le capt. Jebb fit rapport qu'il était possible d'établir une communication par eau entre les points désignés, et se prononça en faveur de la route du ruisseau des Irlandais, comme étant la plus courte.

Rien de plus ne fut fait à propos de ces travaux jusqu'en 1822, époque à laquelle la législature du Haut-Canada passa un acte qui autorisait la nomination de commissaires chargés de préparer un rapport sur la navigation intérieure des Canadas.

Les commissaires nommés en vertu de cet acte employèrent M. Samuel Clowes comme ingénieur ; et le gouvernement impérial ayant offert, en 1824, un prêt de £70,000 stg. ($340,666.67), pour aider à la construction d'un canal entre Kingston et Outaouais, M. Clowes fut chargé de faire une étude du canal projeté. Ce monsieur examina les deux routes qui avaient été explorées par le capt. Jebb, et ayant constaté que le biez de portage sur la route du ruisseau des Irlandais ne pourrait pas être alimenté d'une quantité d'eau suffisante, il recommanda l'adoption du projet qui proposait de suivre les rivières Rideau et Cataracoui sur toute leur longueur.

Il soumit des plans pour trois différentes grandeurs de canaux :—

1°	Pour un canal de	7 pieds	de profondeur	avec écluses	de 100 × 22	pieds.
2°	"	5 "	"	"	80 × 15	"
3°	"	4 "	"	"	75 × 10	"

En 1825, le comité auquel ce rapport et ces plans avaient été soumis recommanda l'adoption de celui qui proposait un canal de 5 pieds d'eau.

Les raisons assignées pour le choix de ces dimensions limitées étaient que le canal servirait principalement à des fins militaires, et qu'un canal plus grand qu'il n'était nécessaire pour transporter facilement toute espèce de munitions et de matériel de guerre n'offrirait aucun avantage additionnel par ses plus grandes dimensions ; que, d'ailleurs, la question de suprématie sur les lacs serait toujours décidée en faveur de la puissance qui pourrait donner le plus de développements à ses constructions navales sur ces lacs mêmes.

Le gouvernement provincial du Haut-Canada, convaincu que l'achèvement de la ligne directe des canaux du St. Laurent offrirait toujours de plus grands avantages commerciaux que la route détournée du Rideau, déclina l'offre du prêt de £70,000 stg. ($340,666.67) faite par le gouvernement impérial.

En 1825, un comité composé du col. J. C. Smith, du lieut.-col Sir G. Hoste, et du major Harris, un des ingénieurs royaux, fut envoyé d'Angleterre par le gouverment impérial avec instruction de faire un rapport sur les divers travaux publics du Canada, et de soumettre une estimation du coût du canal Rideau. Les écluses devaient avoir les mêmes dimensions que celles des canaux de Lachine et de Grenville, c'est-à-dire, 108 × 20 pieds, et une profondeur d'eau de 5 pieds. Ce comité évalua le coût du canal Rideau à £169,000 stg. ($822,466.67).

A la suite de ce rapport, le gouvernement impérial résolut de construire ce canal à ses propres frais.

Le lieut.-col. By, I. R., fut envoyé pour surveiller les travaux. Il arriva à Outaouais en septembre 1826, et le 21 du même mois on avait commencé l'excavation de 10 écluses.

Cet officier entreprit en même temps de reviser les différents projets qui avaient été proposés pour ce canal, et dans l'automne de 1827 il fit rapport au gouvernement impérial que le coût probable du canal, avec les écluses de 108 × 20 pieds, serait de £474,000 stg. ($2,306,800) ; mais il demandait l'autorisation de donner aux écluses de ce canal, 133 × 30 pieds, avec une hauteur de 5 pieds d'eau.

Un comité d'ingénieurs nommé par le conseil de l'artillerie rejeta cette proposition et suggéra de substituer le bois à la pierre dans la construction des trente-six écluses qui restaient à faire. Ces questions ayant été soumises au conseil en Angleterre, le marquis d'Anglesea, alors grand-maitre de l'artillerie, ordonna la nomination d'une commission chargée de se rendre en Canada et de décider quel plan devait être suivi.

Cette commission, composée de MM. le Lieut.-Col. Fanshaw et Lewis, arriva en Canada au printemps de 1828, et Sir James Kempt, alors administrateur de la province du Bas-Canada, leur fut adjoint comme président.

D'après le rapport de la commission on se décida à adopter des écluses de 133 × 33 pieds avec 5 pieds d'eau sur les seuils ; le chenal sur toute la distance entre Outaouais et Kingston aurait une profondeur d'eau correspondante.

On évaluait ces ouvrages à £576,757 stg., ($2,806,881.06) ; en 1830, cette évaluation était portée à £762,679, ($3,711,704.47).

Mais les états de compte de l'artillerie font voir que le coût total des travaux s'éleva définitivement à la somme de £803,774 5s 6d stg., ($3,911,701.47).

Le 29 mai 1832, les travaux étant terminés, un bateau à vapeur appelé le *Pumper* fit le trajet de Bytown à Kingston.

Le mode suivi dans la construction de ce canal—de retenir les eaux des rivières au moyen de grands barrages—était économique en ce qu'il créait une longue voie de communication à moins de frais que s'il avait fallu creuser le canal sur toute sa longueur ; mais en même temps ce mode exigeait que tous les ouvrages fussent d'une exécution irréprochable.

Tous les ingénieurs qui ont visité cette voie de navigation ont exprimé l'opinion que les travaux entrepris par le gouvernement impérial avaient été exécutés de la manière la plus solide et la plus durable. Il faut admettre, cependant, que la nature même des barrages qui tiennent les eaux à une hauteur de 40, 50 et 60 pieds, impose l'obligation de les entretenir dans le meilleur état de réparation et d'efficacité possible, et l'on ne peut

trop fortement insister sur le fait que le maintien de cet état d'efficacité est, après tout, le moyen le plus économique de conserver la navigation du Rideau.

De graves accidents qui eurent pour résultat de suspendre la navigation plusieurs mois, et provenant de défectuosités dans quelques uns des barrages et des déversoirs, eurent lieu en 1858, 1869 et 1862.

Une autre considération très importante qui se rattache à la navigation du canal Rideau, est celle de son alimentation. A l'époque de son achèvement, les vallées des rivières Rideau et Cataracoui étaient encore en grande partie à l'état de nature ; les eaux provenant des dégels du printemps et des pluies de l'été s'amassaient dans de grands marais et étaient protégées contre l'évaporation et l'écoulement par l'ombre des forêts et les amas de débris.

Mais à mesure que le pays fut défriché et habité, chaque habitant avait intérêt à égoutter sa terre et par conséquent à faciliter, d'année en année, par des moyens artificiels, le prompt écoulement des eaux du printemps. Il en résulte que la hauteur des crues du printemps augmente chaque année et que le lit des rivières Rideau et Cataracoui n'a plus une alimentation d'eau suffisante, durant l'été, pour se maintenir à une hauteur navigable.

Pour remédier à cet inconvénient, le Département a pris en considération le projet de retenir, au moyen de barrages, une partie des eaux du printemps dans quelques-uns des petits lacs situés près des biez de partage, et de les garder en réserve pour les employer durant la saison des eaux basses.

Mais les propriétaires de terres et de moulins situés sur les bords de ces lacs créent des difficultés, en ce qu'ils se forment des idées extravagantes sur la valeur de leurs propriétés. Néanmoins, c'est une question qui doit être résolue tôt ou tard et qui deviendra d'autant plus compliquée que l'on attendra plus longtemps. Il faudrait dès aujourd'hui l'envisager telle qu'elle se présentera lorsque tout le pays sera complètement défriché et drainé ; et si l'on ne veut rien faire de plus, on devrait au moins faire l'acquisition des terrains qui seront sujets à être submergés par les travaux projetés.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses faites par le gouvernement impérial, sur ce canal, pendant qu'il était sous le contrôle des autorités militaires, pour constructions, etc., dans l'Appendice No. 7, pages 68 et 69.

Un état des dépenses faites par ce Département, sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 1, Etat No. 5, page 6.

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de service sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 335.

Les dépenses totales faites par ce Département depuis le 1er janvier 1857, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 61, page 458.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 490.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 310 et 311.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 7, pages 60 à 67.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 35, pages 356 et 358.

La hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse à l'entrée du canal à Outaouais, dans l'Appendice No. 46, pages 398.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 404 et 405.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477 et No. 67, pages 480 et 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

RIVIERE TAY.

La rivière Tay, que l'on peut regarder comme un embranchement de la navigation de la rivière Rideau, se jette dans cette dernière au pied du lac Rideau inférieur.

La ville de Perth se trouve à environ huit milles au-dessus de son embouchure.

En 1831, une compagnie fut incorporée avec un capital de £4,000 ($16,000), pour l'amélioration de la navigation de cette rivière. Les travaux furent immédiatement commencés, et en 1834 ils étaient ouverts à la navigation.

Ils se composent de cinq écluses, avec barrages et glissoires pour la descente du bois. Quatre des écluses sont en pierre, et la cinquième, ainsi que les autres travaux, sont en bois. La compagnie n'a jamais déclaré de dividende, et les ouvrages sont dans un grand état de délabrement.

Les écluses ont environ 101 × 20 pieds, et une profondeur d'eau de quatre pieds.

Dans le cours de la session de 1833-4, le gouvernement du Haut-Canada prêta à la compagnie une somme de £1,000 ($4,000), et une autre somme de £750 ($3,000) en 1836-7.

Le coût total de construction sur cet ouvrage, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867, s'élève à $17,764.05—voir l'Appendice No. 70, page 490.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux entre Montréal et Kingston, par la voie de l'Outaouais, et celles des plus grands navires qui pourraient y passer

Nom du Canal.	Dimensions des Ecluses.			Dimensions des Navires.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Carillon et Grenville	106⅔	19¼	5½	95	18½	5	100
Rideau.....	134	32	5	110	31½	4½	250

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN.

Cette troisième voie navigable a été améliorée dans le but de mettre le St. Laurent en communication avec le lac Champlain et le réseau des canaux américains qui conduisent à la rivière Hudson et à la ville de New-York.

La position de Montréal est presque au vrai nord de New-York.

Les navires qui partent du Canada pour se rendre à New-York ou à quelqu'un des ports intermédiaires de cette voie de navigation, entrent dans l'embouchure de la rivière Richelieu à Sorel, sur le St. Laurent, à 46 milles au-dessous de Montréal, et à 114 milles au-dessus de Québec.

En remontant cette rivière, la poupe du navire est tournée vers New-York, et comme on peut le voir par la carte, le trajet, par cette route, dévie à peine de la ligne droite.

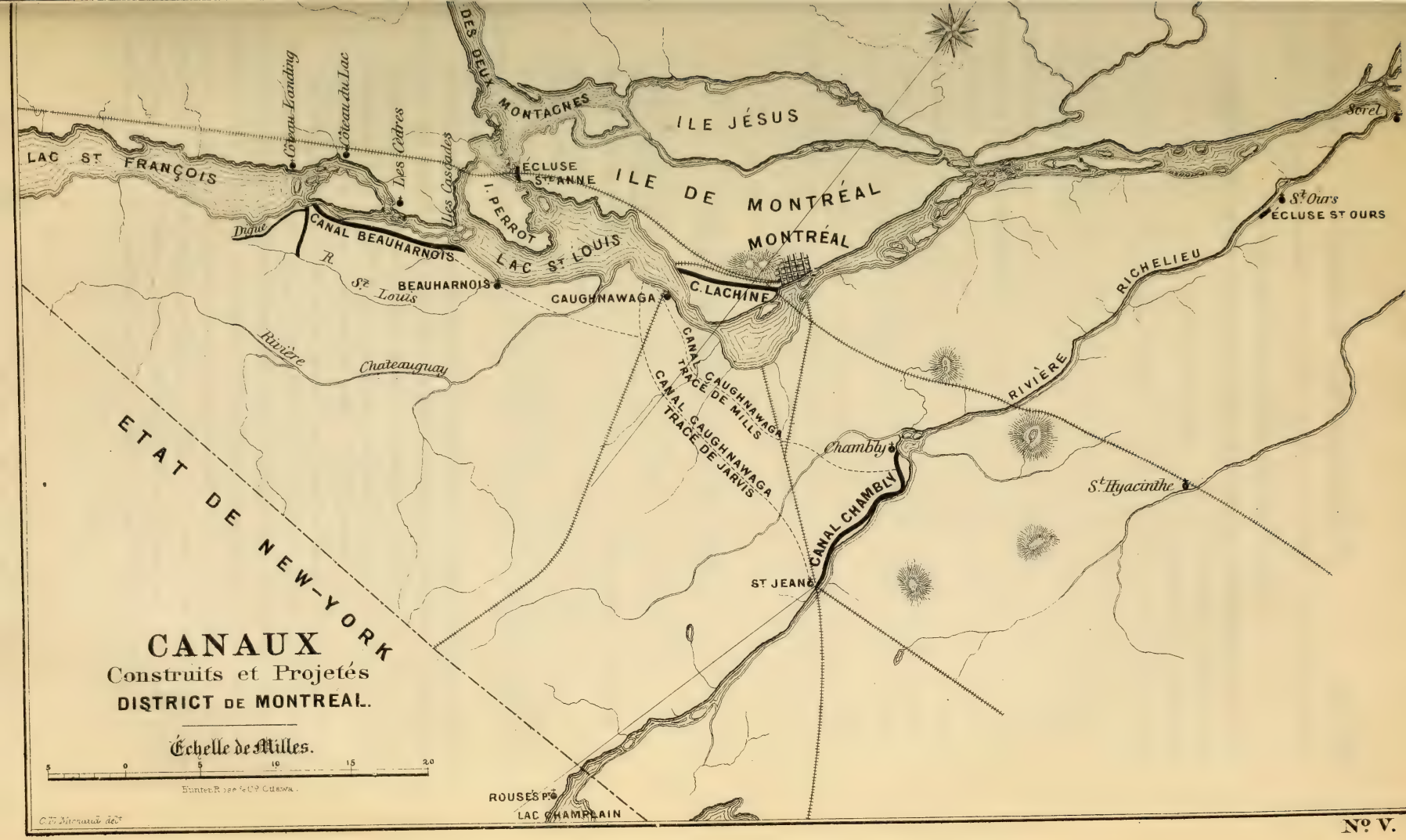
A partir de l'embouchure de la rivière Richelieu, à Sorel, les navires remontent une distance de 14 milles, jusqu'à l'écluse de St. Ours, où ils sont élevés de 5 pieds ; puis continuant à remonter le Richelieu pendant 32 milles de plus, ils arrivent au canal de Chambly, qui, sur une longueur de 12 milles, les élève encore de 74 pieds au moyen d'éclusages ; et après avoir parcouru 23 milles de plus sur la même rivière, ils arrivent à la frontière du Canada, qui traverse la décharge du lac Champlain.

Traversant le lac Champlain dans toute sa longueur, ils entrent dans le canal Champlain, qui est un ouvrage américain.

Suivant ce canal et quelques milles du canal Erié, ils arrivent à Albany et entrent dans la rivière Hudson, qu'ils descendent jusqu'à New-York.

La longueur totale de la navigation par canal sur cette route, entre Montréal et New-York, est de 85 milles ; et l'éclusage, soit d'ascension, soit de descente, est de 283 pieds.

Le canal Champlain a été commencé par l'Etat de New-York en 1817, et fut ouvert à la navigation en 1822. Les dimensions des écluses étaient alors de 90 × 15 pieds, avec une hauteur d'eau de 4½ pieds; depuis 1854 on y fait des travaux d'agrandissement, et les écluses doivent avoir, d'après la nouvelle échelle, les mêmes dimensions que celles du canal Erié, c'est-à-dire, 110 × 18 pieds, mais la hauteur d'eau sur les seuils ne sera que de 5 pieds.


CANAUX
Construits et Projetés
DISTRICT DE MONTREAL.
Échelle de Milles.
5 0 5 10 15 20
Hunter Rose & Co. Ottawa.
C. H. Mercauld del.
ETAT DE NEW-YORK
LAC ST FRANÇOIS
Côteau Landing
Côteau du Lac
Les Cèdres
Les Cascades
DES DEUX MONTAGNES
ÎLE JÉSUS
ÉCLUSE STE ANNE
ÎLE DE MONTRÉAL
I. PERROT
Digue
CANAL BEAUHARNOIS
R. St Louis
BEAUHARNOIS
LAC ST LOUIS
MONTRÉAL
CAUGHNAWAGA
C. LACHINE
Rivière Châteauguay
CANAL CAUGHNAWAGA TRACE DE MILLS
CANAL CAUGHNAWAGA TRACE DE JARVIS
Sorel
St Ours
ÉCLUSE ST OURS
RIVIÈRE RICHELIEU
Chambly
St Hyacinthe
CANAL CHAMBLY
ST JEAN
ROUSES Pt
LAC CHAMPLAIN

No. V.

TABLEAU DES DISTANCES EN MILLES STATUÉS.

SECTIONS DE LA NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
De Montréal à Sorel	46	.....
De Sorel à l'écluse St. Ours	14	60
Ecluse St. Ours	.....	60
De l'écluse St. Ours au canal Chambly	32	92
Canal Chambly	12	104
Du canal Chambly à la frontière	23	127
De la frontière au canal Champlain	111	238
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	64	302
De la jonction du canal Erié à Albany	9	311
D'Albany à New-York	145	456

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

Longueur du canal..... ⅛ de mille.
Nombre d'écluses..... 1.
Dimensions de l'écluse.....200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse..... 5 pieds.
Hauteur d'eau sur le seuil..... 7 pieds à l'étiage.

L'écluse et le barrage de cet endroit refoulent les eaux de la rivière Richelieu et donnent une profondeur navigable d'au moins 7 pieds, jusqu'à l'entrée inférieure du canal Chambly.

Il est dit plus haut que ce barrage est situé à 14 milles au-dessus de l'embouchure de la rivière. Le Richelieu est divisé en cet endroit en deux bras profonds par une petite île.

On a construit, dans le bras du côté Est, une écluse en pierre de taille et un barrage en terrassement d'environ 300 pieds de longueur ; et dans le bras du côté Ouest, un barrage en coffrage rempli de pierres, long de 600 pieds. (Voir la carte No. V.)

Ces ouvrages élèvent la rivière de quatre à sept pieds au-dessus de son niveau naturel.

La nécessité de créer une navigation facile entre le St. Laurent et le lac Champlain attira l'attention et fut discutée durant les années qui suivirent immédiatement la fin de la guerre de 1812. En 1818, le parlement du Bas-Canada passa un acte par lequel il autorisait une compagnie à construire un canal qui relierait le lac Champlain au bassin de Chambly en tournant les rapides de Chambly. Ce bassin est une large et profonde nappe d'eau formée par le Richelieu, à environ 46 milles de son embouchure. C'est sur la rive Ouest de ce bassin qu'est assis le village de Chambly et que débouche le canal.

L'acte passé par la législature prescrivait que les écluses ne devaient pas avoir moins de 20 pieds de largeur et une hauteur d'eau suffisante pour admettre des navires tirant cinq pieds d'eau. Le capital de la compagnie était limité à £45,000 ($180,050), et le canal devait être terminé au bout de sept ans.

La compagnie fit faire les études nécessaires et prépara trois plans comportant des dimensions différentes pour le canal et les écluses, et en 1821 elle exposa au parlement que les frais d'exécution du moins dispendieux de ces plans, excéderaient de beaucoup le capital qu'elle était autorisée à prélever à cette fin ; elle demandait en conséquence l'autorisation de l'accroître.

La question parait avoir été examinée à fond par un comité de la Chambre, qui reçut le témoignage de plusieurs officiers de la marine et de l'armée.

Le comité fit rapport disant que les écluses ne devraient pas avoir moins de 30 pieds de largeur, avec 5 pieds d'eau sur les seuils. Il exprimait de plus l'opinion que les autoritées civiles et militaires devraient être autorisées à prendre les actions ou partie des actions de ce canal que le public n'aurait pas souscrites, et qu'un crédit devrait être ouvert à cette fin.

Les travaux n'étant pas encore commencés en 1823, il devint évident que la compagnie perdrait ses droits en vertu de la clause de son acte d'incorporation, qui prescrivait que le canal devait être terminé sous sept ans.

Il fut donc passé un nouvel acte, accordant un octroi de £50,000 ($200,000) pour la construction de ce canal. Cet acte fixait la largeur des écluses à 20 pieds, et la hauteur d'eau à 5 pieds, autorisait la nomination d'une commission, et stipulait que les travaux ne seraient commencés qu'après l'achèvement du canal Lachine.

Ces délais causaient beaucoup de désappointement parmi les marchands de Québec et provoquèrent une pétition de leur part adressée à la législature en 1826, par laquelle ils demandaient que le canal fût commencé immédiatement. Cependant, il n'y eut rien de fait jusqu'en 1829, époque à laquelle furent nommés les commissaires conformément aux termes de l'acte. Ces commissaires étaient chargés de la direction des travaux, tant à St. Ours que sur le canal Chambly.

Immédiatement après leur nommination, les commissaires ordonnèrent un examen de la rivière par M. Fleming, I. C., qui leur suggéra deux moyens de l'améliorer. 1° En élevant l'eau au moyen d'un barrage ; 2° En creusant le lit de la rivière.

Sur la recommandation de cet ingénieur, les commissaires adoptèrent ce dernier moyen et firent travailler pendant deux ans, 1830 et 1831, à enlever les cailloux et grosses pierres du lit de la rivière, sur toute la distance comprise entre le site du barrage actuel et Chambly, afin de pouvoir plus tard terminer le chenal au moyen du bateau dragueur.

Le premier octroi de la législature avec lequel on défrayait ces travaux préliminaires avait été de £7,950 ($31,800), et bien qu'à la fin de 1831 il restât encore une balance de £4,000 ($16,000) les travaux furent suspendus jusqu'à la nomination de M. Hopkins, en 1835, comme ingénieur du canal Chambly.

M. Hopkins après avoir revisé les plans, recommanda d'abandonner le projet en voie d'exécution et de construire un barrage et une écluse en pierre de taille, à environ 33 chaînes au-dessus de la grande île de St. Ours.

Les commissaires approuvant cette suggestion, reçurent des soumissions et passèrent un

contrat provisoire pour l'exécution des travaux ; puis ils demandèrent un nouvel octroi au Parlement.

Un *bill*, autorisant un octroi de £9,500 ($38,000), en sus de la balance de £4,000 (16,000) restant du crédit précédemment ouvert, fut adopté par les deux chambres, mais ne reçut pas la sanction royale.

Après l'union des provinces, le Département des Travaux Publics (appelé alors le Bureau des Travaux), fit faire de nouvelles études et approuva le projet d'une écluse et d'un barrage, mais choisit un autre site que celui proposé par M. Hopkins.

Les travaux furent commencés en 1844, et après quelque interruption en 1846, causée par la faillite des premiers entrepreneurs, s urent terminés au milieu de septembre 1849.

Lors de la crue du printems de 1849, l'eau passa par-dessus l'écluse pendant 26 jours. On remédia à cet inconvénient, en 1851, en élevant de 5 pieds les murs de cette écluse.

Les dépenses faites par le Département pour la construction de cet ouvrage depuis l'Union, en 1841, jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $121,537.65,—voir l'Appendice No. 1, page 3.

Dans les Comptes Publics, l'écluse de St. Ours et le canal Chambly se trouvent réunis, et la somme totale portée au compte de ces deux ouvrages jusqu'au 30 juin 1867, s'élève à $433,807.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles faites pour réparations et frais de régie, depuis le 1er janvier 1860 jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 334.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 491.

Un état des pouvoirs d'eau affermés sur cet ouvrage—dans l'Appendice No. 25, page 316 et 317.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 3, pages 29 à 31.

Une description des ouvrages exécutés durant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, page 340.

La profondeur de l'eau sur le seuil inférieur de l'écluse—dans l'Appendice No. 46, page 393.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 403.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479, aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par les canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements sur ce canal.—Dans l'Appendice No. 55, page 438.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.
Nombre des écluses	9	"

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau No. 1, à St. Jean	122	pieds	× 23½ pieds.
" d'ascension No. 2	124	"	× 23 7/12 "
" " Nos. 3, 4, 5, 6	118	"	× 23 à 23 7/12 pieds.
" accolées Nos. 7, 8, 9,	125	"	× 23¾ pieds.
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur d'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
" " à la surface	60	"	

Ce canal étant un prolongement de la navigation créée par le barrage de St. Ours, a déjà été mentionné dans l'article relatif à cet ouvrage. Il s'étend depuis le bassin de Chambly, où cesse l'effet des barrages jusqu'à la ville de St. Jean, à 12 milles plus haut. De là le Richelieu est navigable jusqu'au lac Champlain. (Voir les cartes Nos. II et V.)

Le canal Chambly est situé sur la rive Ouest de la rivière, et ses écluses sont en pierre de taille.

Les détails sur la formation d'une compagnie en 1818, dans le but de construire ce canal, et les causes qui en ont amené la suspension en 1823, ont déjà été rapportés dans l'article de ce rapport consacré à l'écluse et au barrage de St. Ours.

Lors de la nomination des commissaires en 1829, les études nécessaires furent faites immédiatement, et en octobre 1831, les travaux furent commencés par des entrepreneurs qui s'engageaient à les exécuter pour £46,218 ($184,872).

En 1833, les commissaires furent autorisés à accroître les dimensions des écluses de 100 × 20 pieds à 120 × 24.

Les travaux avaient été entrepris à très bas prix, et il s'en suivit beaucoup de trouble et de confusion. Les commissaires avaient fait des avances aux entrepreneurs de temps en temps, mais inutilement, et à l'automne de 1835, les travaux furent entièrement arrêtés Néanmoins, ils étaient tellement avancés que les bateaux pouvaient venir du lac Champlain à Chambly et auraient pu procéder plus loin, si les écluses du village eussent été terminées.

Les commissaires exposèrent ces faits au gouvernement, ajoutant que les £50,000 ($200,000) qui avaient été votés en premier lieu, ainsi qu'un octroi subséquent de £16,000 ($64,000), étaient dépensés, et qu'il fallait une nouvelle somme de £28,000 ($112,000) pour terminer le canal.

Un *bill* octroyant cette somme fut adopté par les deux chambres durant la session de 1835-36, mais ne reçut pas la sanction royale.

Durant les années 1836, 37, 38 et 39, les travaux ne furent maintenus qu'au moyen de légères sommes avancées aux commissaires par le gouvernement, en anticipation d'allocations futures.

En 1840, les commissaires ayant été autorisés à emprunter une somme de £35,000 ($140,000), les travaux furent repris ; mais, par suite de difficultés nouvelles qui surgirent entre les entrepreneurs et les commissaires, ils ne firent que peu de progrès durant l'année

En 1841, le Département des Travaux Publics pour les provinces-unies fut organisé, et se chargea immédiatement de ce canal. Des mesures furent prises pour terminer les travaux, et au commencement de 1843 le canal fut ouvert sur toute sa longueur. Cependant, on s'apperçut bientôt que les travaux étaient incomplets et d'une exécution imparfaite ; les murs des écluses étaient trop minces et faits de matériaux de qualité inférieure ; l'excavation était irrégulière et d'une profondeur insuffisante.

Les défectuosités de l'excavation furent réparées durant l'hiver de 1850, et en exhaussant les levées l'été suivant, on obtint une voie navigable de sept pieds de profondeur.

La faiblesse des murs d'écluse fit le sujet de fréquents rapports, et la nécessité de reconstruire toutes les écluses fut souvent exposée, entre les années 1851 et 1857, mais le gouvernement n'en fit rien alors parce qu'il avait en vue soit d'agrandir le canal ou de le fermer et d'adopter une ligne tout à fait nouvelle.

Enfin, il devint évident en 1858 que les réparations ne pouvaient plus être différées sans arrêter entièrement la navigation, et elles furent en conséquence exécutées.

Les travaux ont été depuis maintenus en bon ordre.

Les dépenses faites par ce Département, pour la construction de ce canal depuis l'Union en 1841, jusqu'au 30 juin 1867, s'élevent à $69,758.01—voir l'Appendice No. 1, page 3.

Il est dit plus haut que l'écluse de St. Ours et le canal Chambly ne font qu'un dans les Comptes Publics ; la somme totale que l'on trouve portée au compte de ces ouvrages, jusqu'au 30 juin 1867, s'élève à $433,807.08.

Le coût total de la construction sur ces ouvrages, depuis le commencement des travaux jusqu'au 30 juin 1866, tel qu'il appert par l'Appendice No. 70, page 491, s'élève à $756,249.41, dont $634,711.76 furent dépensées sur le canal Chambly et la balance, $121,537.65, sur les ouvrages de St. Ours.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état des dépenses annuelles pour réparations et frais de régie, sur ce canal, depuis le 1er janvier 1860, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 28, page 335.

Les dépenses faites sur ce canal avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement et autres—dans l'Appendice No. 70, page 491.

Un état des pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur ce canal—dans l'Appendice No. 25, pages 316 et 317.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages,—dans l'Appendice No. 3, pages 31 à 34.

Une description des ouvrages exécutés sur ce canal, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 30, pages 340 et 341.

La hauteur de l'eau sur le seuil d'amont à l'écluse de prise d'eau à St. Jean—dans l'Appendice No. 46, page 393.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—dans l'Appendice No. 47, page 403.

Le nombre de navires et de passagers qui ont passé dans les canaux pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 65 et 66, pages 478, 479—aussi dans l'Appendice No. 48, pages 407 à 424.

Le revenu brut et le revenu net produit par ces canaux—le tonnage des navires et marchandises—les frais d'entretien et de régie, la perception des péages, etc., pendant les 11 années comprises entre 1857 et 1867—dans les Appendices Nos. 63, 64, pages 461 à 477, et No. 67, pages 480, 481.

Les proclamations au sujet des péages et règlements de ce canal—dans l'Appendice No. 55, page 438.

TABLEAU montrant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la voie du Richelieu et du lac Champlain jusqu'à New-York, et celles des plus grands navires qui pourraient y passer.

Nom du Canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau sous charge.	Tonnage.
Canal Erié, E.-U.....	110	18	7	102	17½	6	210
Canal Champlain, E.-U...	97	14	4	89	13½	3½	70
Canal Chambly..... ...	122	23½	7	114	23	6½	230

ETUDE D'UN PROJET DE CANAL ENTRE LE ST. LAURENT ET LE LAC CHAMPLAIN.

En 1847, MM. John Young, L. H. Holton et plusieurs des autres principaux marchands de Montréal, présentèrent une requête à S. E. le comte d'Elgin, alors Gouverneur-Général du Canada, dans laquelle ils exposaient qu'ils avaient l'intention de demander à la législature de leur accorder une *charte* qui leur permît d'entreprendre la construction d'un canal qui relierait le St. Laurent au lac Champlain, près de St. Jean ; ils demandaient aussi que Son Excellence en conseil voulût bien en attendant, ordonner la mise à l'étude de ce projet.

Le but de ces messieurs, en désirant la construction de ce canal, était d'ouvrir une route de communication peu coûteuse entre le Canada et les Etats de l'Est, dans l'espoir que le canal, tout en favorisant le développement du commerce canadien, deviendrait avec le St. Laurent la grande voie d'exportation pour les produits de l'Ouest vers les Etats de l'Est. (Voir la carte No. V.)

Ce projet était hardi et ne manquait pas de mérite. Il fut amplement discuté, tant par les ingénieurs chargés d'en faire une étude spéciale que par plusieurs de mes prédécesseurs au Département des Travaux Publics, dans leurs Rapports annuels.

L'objet du rapport actuel étant plutôt de retracer le passé que de prévoir l'avenir, je n'essaierai pas ici de donner même un résumé des arguments employés pour ou contre l'entreprise projetée:

S. E. le comte d'Elgin ayant accédé à la demande des pétitionnaires, M. J. B. Mills, ingénieur civil, fut chargé de faire les études nécessaires, et il présenta un rapport le 19 février 1848.

Dans son opinion, le terminus supérieur du canal devait être à St. Jean, où se trouve aujourd'hui la tête du canal Chambly; et bien que la rivière Richelieu, sur une distance de 24 milles, entre St. Jean et le lac Champlain, ne fût pas assez profonde, sur tout son parcours, elle pouvait être facilement approfondie, à peu de frais.

En discutant la question de l'endroit où devait aboutir le canal sur le St. Laurent, M. Mills constata que le niveau du lac Champlain était de 73½ pieds au-dessus de celui du St. Laurent, vis-à-vis Montréal, et que la chute du St. Laurent entre Lachine et Montréal était de 44½ pieds. En se basant sur ces données, il disait que, d'un côté, si le terminus du canal projeté était fixé vis-à-vis Montréal, un navire qui serait venu du haut du St. Laurent, pour aller au lac Champlain, aurait opéré une descente de 44½ pieds dans le canal Lachine, et une ascension de 73½ pieds dans le canal projeté, ce qui aurait fait un éclusage total de 118 pieds; tandis que, d'un autre côté, si le terminus était fixé à quelque endroit du St. Laurent situé au-dessus de Lachine, l'éclusage total n'aurait été que de la différence absolue de niveau entre le lac Champlain et le St. Laurent, au-dessus de Lachine, c'est-à-dire 29 pieds.

M. Mills disait donc que le terminus du canal sur le St. Laurent devait être au-dessus de Lachine, et il indiquait un endroit près du village de Caughnawaga, immédiatement en face de Lachine, à environ 8 milles au-dessus de Montréal, pour ce terminus.

Il constata ensuite que dans la direction d'une ligne droite entre St. Jean et Caughnawaga, il y avait des plateaux élevés, et qu'en conséquence deux modes de construction se présentaient pour le canal.

Le premier était d'agrandir le canal Chambly actuel sur une distance de 8⅞ milles, en allant de St. Jean vers Chambly, puis de suivre les terres basses de manière à faire alimenter le canal par les eaux du lac Champlain, et de descendre ensuite dans le St. Laurent, à où près de Caughnawaga, au moyen de trois écluses.

Le second moyen était de faire suivre au canal une ligne plus directe tirée entre les deux extrémités, mais avec un biez de partage alimenté à une source plus élevée, au moyen d'un coursier d'alimentation.

M. Mills recommandait la première route, alimentée par le lac Champlain. La longueur du canal, y compris les 8⅞ milles du canal Chambly agrandi, serait de 32½ milles. Il proposait des écluses de 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, et le coût des travaux était évalué à £453,602 ($1,814,408).

En 1852, le commissaire des Travaux Publics recommandait fortement, dans son rapport annuel la construction de ce canal; et en 1854, M. J. B. Jarvis, ingénieur civil, fut chargé de faire un rapport sur cette entreprise, tant au point de vue du génie qu'au point de vue commercial.

Le 13 février 1855, M. Jarvis présenta un rapport dans lequel il passait en revue les relations commerciales qui existaient entre les Etats-Unis et le Canada, ainsi qu'entre l'Est et l'Ouest de la République; il examinait aussi les moyens de transport à la disposition du peuple américain, comparés avec le St. Laurent et les canaux canadiens, et terminait en conseillant la construction du canal projeté.

M. Jarvis examina quatre routes et approuva le choix du port de St. Jean comme terminus sur le lac Champlain.

Par la première route, il proposait de suivre la voie actuelle qui remonte le Richelieu en passant par Sorel, d'élever le barrage de St. Ours et d'agrandir le canal Chambly.

Par la seconde, il proposait de placer le terminus du canal sur le St. Laurent à Longueuil, immédiatement en face de l'extrémité Est de Montréal.

Sa troisième route partait du St. Laurent à Caughnawaga et embrassait les deux modes d'exécution proposés par M. Mills en 1847, c'est-à-dire l'un au niveau du lac Champlain, et l'autre avec un biez de partage, à 37½ pieds au-dessus du lac, alimenté par le canal de Beauharnois, au moyen d'un coursier de 16 milles de longueur.

Enfin, par son quatrième plan, il proposait un canal aboutissant à Caughnawaga et à St. Jean, ayant comme le précédent un biez de partage, à 37½ pieds au-dessus du lac Champlain et alimenté par le canal Beauharnois, au moyen d'un coursier navigable.

M. Jarvis recommandait l'exécution de son quatrième plan, et proposait que toutes les écluses fussent en pierre de taille, de 230 pieds de longueur et 36 pieds de largeur, avec une hauteur d'eau suffisante pour y admettre des navires tirant 10 pieds d'eau. Il évaluait le coût de cet ouvrage à $4,267,890.

En 1855, M. Gamble, ingénieur civil, agissant en vertu d'instructions émanées de ce Département, revisa les conclusions auxquelles M. Jarvis en était arrivé, et donna plusieurs raisons à l'appui du choix du niveau du lac Champlain, tel que recommandé en premier lieu par M. Mills, en agrandissant 8⅞ milles du canal Chambly, et en suivant les terres basses de manière à ne pas exiger un biez de partage. Il recommandait aussi que les écluses fussent portées à 45 pieds de largeur comme sur les canaux du St. Laurent, au lieu de 36 pieds, comme le recommandait M. Jarvis.

M. W. H. Swift, ingénieur civil de Boston, fut aussi consulté durant l'été de 1855, et il recommanda, dans un rapport en date du 6 juin de la même année, l'adoption de la route proposée par M. Mills.

Enfin, en janvier 1856, M. Gamble fit rapport qu'agissant d'après des instructions reçues du Département des Travaux Publics, il avait examiné le pays situé entre le lac Champlain et le lac St. François, au-dessus du canal de Beauharnois, et que sa conformation géographique n'était pas favorable à la construction d'un canal.

Depuis ce dernier rapport, le Département n'a rien fait de plus à ce sujet.

RIVER TRENT
NAVIGATION.
Scale of Miles.
10 5 0 10 20 30 40
L. HURON
Nottawasaga Bay
Georgian Bay
River Severn
Talbot R.
PROPOSED CANAL
Balsam L.
Balsam Rapids
Cameron's Falls
L. SIMCOE
Barrie Town
Sturgeon L.
Pigeon L.
Bobcaygeon Falls Lock
Buckhorn Rapids
Burleigh Rapids
Buckhorn L.
Chemong L.
Clear L.
Stoney L.
LINDSAY
Slide
OTONABEE R.
PETERBOROUGH
Crooks' Rapids Lock & Slide
Whitlos' Rapids Lock
Heely's Falls
Crow R.
Middle Falls. Slide
Ranney's Falls. Slide
R. TRENT
L. Scugog
Millbrook
Rice Lake
Percy Landg
Chisholm's Rapids
Widow Harris
TRENTON
Belleville
KINGSTON
BAY OF QUINTE
WINDSOR
PORT HOPE
COBOURG
TORONTO
WHITBY HARBOUR
Weller's Bay
PRINCE EDWARD DISTRICT
Pt. Pleasant
LAKE ONTARIO

RIVIERE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les travaux publics exécutés sur la rivière Trent et dans le district de Newcastle, consistent en barrages et écluses destinés à faciliter la navigation dans ces parages, et en glissoires, barrages et estacades servant principalement à la descente des bois de construction. Autrefois, on a cru pouvoir créer une voie navigable, par la rivière Trent, et les lacs du district de Newcastle, entre le lac Ontario et le lac Huron, qui aurait été d'un grand avantage pour le commerce local du district qu'elle aurait traversé, et aurait abrégé la distance, par eau, entre le lac Ontario et l'Ouest.

La Trent est une grande rivière qui se jette dans la Baie de Quinté, à environ 67 milles au-dessus de Kingston. En passant du lac Ontario au lac Huron, par cette route projetée, on remonterait la rivière Trent, le lac Rice, la rivière Ontonabee, le lac Clair, le lac Buckhorn le lac Chemong, le lac aux Tourtes, le lac à l'Esturgeon, le lac Cameron, jusqu'au lac Balsam qui forme le sommet de partage, à 589⅓ pieds au-dessus du lac Ontario ; puis on descendrait 118½ pieds, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe, et 124⅚ pieds par la rivière Severn, jusqu'à la Baie Georgienne, sur le lac Huron, qui se trouve à 243⅓ pieds au-dessus du niveau du lac Balsam. Ainsi, le total de l'ascension et de la descente, entre les lacs Ontario et Huron, par cette, voie serait de 832⅔ pieds.

Cette voie de navigation, si jamais elle était ouverte, serait extrêmement tortueuse, car la distance réelle qui sépare l'embouchure de la rivière Trent, sur le lac Ontario, de l'embouchure de la Severn, sur le lac Huron, est de 112 milles, en ligne droite, tandis qu'en suivant la voie de navigation, la distance parcourue par les navires serait de 235 milles.

Malgré le cours très irrégulier des lacs et rivières de cette route, sa direction générale suit la ligne droite entre le pied du lac Ontario et le point de réunion des trois grands lacs Huron, Michigan et Supérieur. Un bateau qui partirait de Kingston, au pied du lac Ontario, et se rendrait au détroit de Makinaw (point de jonction des trois grands lacs), traverserait une distance de 785 milles s'il suivait la route du lac Ontario, du canal Welland et des lacs Erié, Ste. Claire et Huron, tandis qu'en suivant la route de la Trent et de Newcastle jusqu'à la Baie Georgienne et le lac Huron, il ne parcourrait qu'une distance de 567 milles. (Voir la carte No. VI.)

L'amélioration d'une partie de la voie principale, s'étendant de l'embouchure de la rivière Trent au lac à l'Esturgeon, sur la route projetée, a été commencée il y a quelques années, ainsi que celle d'un embranchement allant du lac à l'Esturgeon au lac Scugog.

Le tableau suivant indiquera la position relative des parties navigables et non navigables des rivières et des lacs qui se rencontrent entre l'embouchure de la rivière Trent et la tête du lac Scugog. Les distances sont mesurées sur les plans préparés par M. Baird en 1835 et 1836 :

NOMS DES ENDROITS.	Longueur des rivières et lacs, en milles.		Distance totale en milles.
	Navigable.	Non navigable.	
De l'embouchure de la Trent au pied des rapides de Neuf Milles	1	.....	1
Du pied à la tête des rapides de Neuf Milles	.....	8	9
De la tête des rapides de Neuf Milles au pied du canal des rapides de Chisholm	6	.....	15
Canal des rapides de Chisholm	½	.....	15½
Du canal des rapides de Chisholm à Percy Landing	13	.....	28½
De Percy Landing au pied de la Baie du Corbeau	.....	9½	38
Du pied de la Baie du Corbeau à la jonction des rivières du Corbeau et Trent	3	.....	41
De la jonction à la glissoire inférieure aux chutes de Heely	.....	1¼	42¼
Glissoire inférieure et glissoire supérieure aux chutes de Heely	.....	½	42¾
De la glissoire supérieure des chutes de Heely au canal des rapides de Crooks	11¾	.....	54½
Canal des rapides de Crooks	⅛	.....	54⅝
Du canal des rapides de Crooks au canal des rapides de Whitlas	38¼	.....	92⅞
Canal des rapides de Whitlas	⅛	.....	93
Du canal des rapides de Whitlas à la tête du Petit Lac à Peterborough	1	.....	94
De la tête du Petit Lac aux glissoire et barrage des rapides de Buckhorn	12½	18½	125
Glissoire de Buckhorn	65 pieds de	longueur.	
Des glissoire et barrage des rapides de Buckhorn au canal des rapides de Bobcaygean	15¾	.....	140¾
Canal des rapides de Bobcaygean	¼	.....	141
Du canal des rapides de Bobcaygean à la glissoire de la ville de Lindsay (autrefois moulin de Purdy) sur la rivière Scugog	20¼	.....	161¼
Glissoire de Lindsay	65 pieds de	longueur.	
De l'écluse de la ville de Lindsay à la tête du lac Scugog	28¾	.....	190
Total	152¼	37¾	

On trouvera des renseignements sur la hauteur des eaux de la rivière et des lacs au-dessus de la Baie de Quinté—dans l'Appendice No. 15, page 126.

En 1827, à l'occasion d'une pétition présentée par M. Stewart et autres à propos de la navigation des eaux du district de Newcastle, un comité de l'assemblée législative du Haut-Canada fit rapport " qu'il était extrêmement désirable et important de faire étudier, par des personnes compétentes, cette chaîne de lacs et de rivières qui, partant des environs du lac Simcoe, suivent une direction S.-E. et se jettent dans la baie de Quinté par la rivière Trent, afin de s'assurer jusqu'à quel point on peut les rendre navigables, et de constater le coût probable de l'entreprise."

Rien cependant ne semble avoir été fait avant le mois de février 1833, lorsque fut passé un *bill* qui nommait des commissaires chargés de recevoir des plans et d'exécuter les travaux nécessaires à l'amélioration des eaux du district de Newcastle, depuis l'embouchure de la rivière Otonabee, qui se décharge dans le lac Rice, jusqu'au lac Scugog. Les commissaires étaient autorisés en même temps à contracter un emprunt de £2,000 ($8,000) à cet effet

Les commissaires se procurèrent le plan d'un petit canal à Bobcaygean, avec une écluse de bois. Le canal fut commencé en 1833 et terminé en 1835. Sa longueur était de 973 pieds, et l'écluse avait 119½ pieds de longueur, 28 pieds de largeur, 4¾ pieds d'eau sur les seuils, à l'eau basse, et 7¼ pieds, à l'eau haute.

Cette écluse permettait aux navires qui naviguaient sur les lacs Chemong, Buckhorn et aux Tourtes, qui sont sur le même niveau, de remonter le lac à l'Esturgeon, et ensuite la rivière Scugog jusqu'à Lindsay.

Il parait aussi que les commissaires deblayèrent un peu la rivière Otonabee, en bas de Peterborough.

Malgré ce commencement de travaux par les commissaires, il paraissait bien compris dans le temps, que la petite écluse de bois n'était qu'un expédient temporaire et que des ouvrages établis sur une grande échelle, avec écluses en pierre, et d'après un plan uniforme, s'étendant du lac Ontario au lac Huron, seraient entrepris plus tard. Nous voyons, en effet, qu'en 1833 le lieutenant-gouverneur chargea M. N. H. Baird de faire un relevé de la section qui s'étend de l'embouchure de la Trent au lac Rice, et de faire une évaluation de ce qu'il en coûterait pour rendre ces eaux navigables pour des navires tirant cinq pieds d'eau, avec des écluses de 134 × 33 pieds.

M. Baird fit rapport, en novembre de la même année (1833), que la distance qui séparait l'embouchure de la Trent du pied du lac Rice était de 61 milles; que les obstacles qui s'opposaient à la navigation se trouvaient :

1°. Aux rapides de Neuf Milles ;

2°. Aux rapides de Chisholm ;

3°. A une suite de rapides et de chutes entre Percy Landing et la Baie du Corbeau, sur une distance de 12½ milles ;

4°. Aux chutes de Heely ;

5°. Aux rapides de Crooks.

Il proposait de racheter les rapides de Neuf Milles au moyen de 13 écluses, ceux de Chisholm par une écluse, les 12½ milles de rapides et de chutes par 14 écluses, les chutes de Heely par 8 écluses, et les rapides de Crooks par une écluse, ce qui aurait formé un total de 37 écluses, avec 18 barrages et 4¾ milles de tranchées latérales, etc. Les écluses devaient être en pierre, et le coût approximatif de tous les travaux était porté à £233, 447 6s. 11½d. ($933,789.39½).

Le relèvement de la seconde section de la route ne fut commencé qu'en 1835. A cette époque, Son Excellence Sir John Colborne, à la suite d'une adresse qui lui fut présentée à cet effet par la chambre d'assemblée le 16 avril 1835, nomma M. Baird, I. C., "pour examiner la route la plus favorable à la construction d'un canal entre le lac Rice et le lac Simcoe."

M. Baird ne recommanda pas le creusement d'un canal d'un bout à l'autre ; mais, à l'exception d'un petit canal d'environ 13¾ milles de longueur, sur la section de la rivière Talbot, il se prononçait en faveur du plan (que l'on exécutait alors avec succès sur la rivière Rideau) de barrer les rivières, de manière à obtenir une suite de nappes d'eau tranquille, reliées ensemble au moyen d'écluses.

En partant du lac Rice, il proposait de remonter l'Otonabee, le lac Clair, le lac Buckhorn, le lac Chemong, le lac aux Tourtes, le lac à l'Esturgeon, le lac Cameron, et le lac Balsam, et ensuite de descendre dans le lac Simcoe au moyen d'un canal et d'environ 2¾ milles dans la rivière Talbot.

Il trouva que la distance du lac Rice au lac Simcoe était de 110 milles ; et il divisait les travaux en cinq sections, comme suit :—

NOMS DES SECTIONS.	Distance en Milles.	Eléva-tion en pieds.	No. de barrages requis.	No. d'écluses requises.
1. Du lac Rice à Peterborough	$21\frac{22}{80}$	$4\frac{1}{2}$	2	1
2. De Peterborough au lac Clair	$14\frac{34}{80}$	$147\frac{1}{2}$	6	14
3. Du lac Clair à Bobcaygean	$31\frac{40}{80}$	$38\frac{1}{3}$	2	5
4. De Bobcaygean au lac Balsam	$26\frac{24}{80}$	34	3	5
5. Du lac Balsam au lac Simcoe	$16\frac{40}{80}$	Chute. $118\frac{1}{2}$	...	12
Total	110		13	37

Pour plus amples détails sur le profil de cette voie intérieure de navigation proposée par M. Baird, entre le lac Rice et le lac Simcoe et de là au lac Huron—voir l'Appendice No. 15, page 133.

La lougueur totale de canalisation de ces cinq subdivisions était d'environ 17 milles.

M. Baird proposait la construction d'écluses en pierre, de 134 × 33 pieds, avec 5 pieds d'eau sur les seuils ; et il évaluait le coût du tout à £262,067 16s. 4d., cours d'Halifax ($1,048,271.27).

On voit donc que le coût de l'ouverture d'une voie navigable, avec écluses de

134 × 33 pieds, et 5 pieds d'eau sur les seuils, était évalué comme suit, par M. Baird :—

		$ cts.
Pour la division s'étendant de l'embouchure de la Trent au lac Rice	£233,447 6s. 11½d.	(933,789.39½)
Pour la division s'étendant du lac Rice au lac Simcoe	£262,067 16s. 4d.	(1,048,271.27)
Total	£495,515 3s. 3½d.	($1,982,060.66½)

Il fut décidé que les travaux seraient commencés immédiatement ; et afin de faciliter l'exécution des détails, ils furent divisés en deux sections :

1o. La rivière Trent ;

2o. Les eaux intérieures du district de Newcastle.

La première section comprenait tous les travaux à faire depuis l'embouchure de la Trent jusqu'aux chutes de Heely.

La seconde section s'étendait depuis les chutes de Heely, sur la rivière Trent, jusqu'au lac Scugog.

En 1836, il fut passé un acte du parlement autorisant un emprunt de £16,000 ($64,000) pour commencer la construction des ouvrages, sur les eaux de l'intérieur ; et en 1837, un autre acte autorisait l'emprunt de £77,507 11s. 4½d. ($310,030,27) qui devaient être appliqués aux travaux de la rivière Trent. En 1839, un nouvel emprunt de £3,000 ($12,000) fut autorisé pour la section supérieure, ce qui formait, avec les £16,000 ($64,000) précédemment autorisés, une somme de £19,000 ($76,000) pour la section de l'intérieur.

Ainsi que l'exigeaient les actes du parlement, le gouverneur nomma deux bureaux de commissaires, un pour chaque section ; et les travaux furent commencés sous leurs auspices, en 1837, avec M. Baird pour ingénieur.

Les travaux de la section de la Trent furent commencés à l'île Myers, où ils consistaient en un barrage et une écluse ; et aux rapides de Chisholm, où ils consistaient en un barrage, une écluse et un petit canal.

L'ingénieur chargé des travaux informa les commissaires que l'écluse des rapides de Chisholm ne pouvait servir à moins de faire un barrage à la tête des rapides de Neuf-Milles, pour retenir l'eau entre ces rapides et ceux de Chisholm. La chose fut prise en considération, et il fut décidé de remettre la construction de ce barrage jusqu'après l'achèvement de l'écluse commencée aux rapides de Chisholm.

Les barrages de l'île Myers et Chisholm devaient être en bois, et les écluses en pierre de taille, de 134×33 pieds, et avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

Dès le commencement des travaux en 1837, le Receveur-Général mit de côté une somme de £28,000 stg. ($136,266.66), qui avait été prélevée par la vente de débentures, pour l'appliquer aux travaux de la section de la rivière Trent.

Le coût des ouvrages donnés à l'entreprise, avec le barrage projeté à la tête des rapides de Neuf-Milles, les dépenses contingentes, frais d'ingénieurs, etc, ne s'élevaient pas à plus de £25,000 ($100,000).

Les fonds mis en réserve étaient donc amplement suffisants ; mais il parait qu'en 1838 et 1839, pendant une crise du marché monétaire, les fonds qui devaient être remis aux commissaires furent appliqués ailleurs, et que jusqu'à la fin de 1841, lorsque les commis-

saires se démirent de leurs fonctions, le montant total qui leur avait été remis pour les travaux ne s'élevait qu'à £20,935 0s. 3d. ($83,740.05), ainsi que l'indique une réponse à une adresse de la chambre, en date du 18 décembre 1844.

Le manque de fonds fut une source de grands embarras pour les commissaires, et dès le commencement de 1839 les entrepreneurs suspendirent leurs travaux.

A l'époque de l'Union des provinces du Haut et du Bas-Canada, les ouvrages de l'île Myers, qui avaient été abandonnés depuis quelque temps, se composaient de deux batardeaux, de l'excavation d'un sas d'écluse, de la pierre préparée pour l'écluse, du bois pour les portes, et d'un barrage entre l'île et la terre ferme. Le barrage de la tête des rapides de Neuf-Milles (de la veuve Harris) n'avait pas été commencé.

Le barrage était fini aux rapides de Chisholm, lors de l'Union des provinces. La glissoire, qui devait avoir environ 100 pieds de longueur, n'était qu'à moitié terminée. L'écluse était très avancée, et environ les deux tiers de l'excavation du roc étaient faits.

Sur la section intérieure, les travaux avaient été commencés dès le printemps de 1837. Ils étaient distribués comme suit :—

Aux chutes de Heely.....	1 barrage ;
" rapides de Crooks.....	1 " et 1 écluse ;
" " Whitlas.....	1 " et 1 "
" " Buckhorn.....	agrandissement du barrage ;
" " Bobcaygean.....	1 nouveau barrage, et réparations à l'ancienne écluse ;
" moulins de Purdy (Lindsay).....	1 barrage et 1 écluse.

Les barrages devaient être en bois et remplis de pierres; les écluses des rapides de Crooks et de Whitlas devaient être en pierre, et le barrage des moulins de Purdy en bois. Toutes les nouvelles écluses devaient avoir les mêmes dimensions que celles de la section inférieure, c'est-à-dire 134 × 33 pieds, et 5 pieds d'eau sur les seuils.

Des soumissions furent reçues pour l'exécution des travaux, dans les limites des crédits votés à cet effet; mais ils n'avancèrent que lentement jusqu'à l'époque de l'Union des provinces, et ils furent souvent tout-à-fait interrompus, en conséquence, parait-il, de l'insuffisance des remises faites par le Receveur-Général aux commissaires.

Lors de l'Union, les travaux de cette section se trouvaient dans l'état suivant :—

Aux chutes de Heely, le bois avait été préparé pour le barrage, mais celui-ci n'avait pas été commencé.

Aux rapides de Crooks, le barrage avait été terminé en 1838, l'écluse était presque achevée ; mais les chenaux qui conduisaient à l'écluse, en haut et en bas, restaient à creuser.

Aux rapides de Whitlas, l'emplacement de l'écluse avait été creusé en partie par un entrepreneur qui avait abandonné l'ouvrage en 1838, et en partie par des hommes engagés à la journée par les commissaires. La pierre nécessaire à la construction de l'écluse et le bois destiné au barrage avaient été livrés sur les lieux et une partie de la pierre était taillée; mais les travaux de construction n'étaient pas commencés.

A Buckhorn, l'ancien barrage, construit par un particulier pour les besoins de ses moulins, avait été exhaussé, avant l'automne de 1840, de manière à donner cinq pieds d'eau sur les seuils de l'écluse de Bobcaygean.

A Bobcaygean, l'ancienne écluse avait été entièrement réparée ; le barrage avait été reconstruit et terminé avant l'automne de 1839.

Aux moulins de Purdy (maintenant la ville de Lindsay), l'emplacement de l'écluse avait été partiellement creusé et entouré d'un batardeau ; le bois pour le barrage et l'écluse avait été préparé et livré sur les lieux ; la charpente de l'écluse était en partie construite. Tout cela avait été fait durant les années 1837 et 1838. En 1839, les travaux furent abandonnés par les entrepreneurs.

La dépense totale faite avant l'Union, en février 1841, sur la rivière Trent et le district de Newcastle, avait été, d'après un rapport fait à l'Assemblée Législative le 27 juillet 1847, de £44,398 ($177,592).

Lors de l'Union, ces ouvrages furent placés sous le contrôle du Bureau des Travaux ; et dans un mémoire à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 12 août 1841, le président de ce Bureau, disait que l'intention des premiers promoteurs de cette voie de navigation avait été d'établir une ligne de communication directe entre les Etats de l'Ouest et les ports de mer, et qu'elle était destinée à servir les intérêts du commerce qui se faisait entre ces deux points, de même que le commerce local entre les comtés qu'elle traverserait. Comme voie directe, il disait qu'elle ne pouvait réussir, à cause du grand nombre d'écluses qu'elle exigeait et du peu de tirant d'eau des navires qui pourraient la fréquenter.

A l'égard du commerce local, il disait que cette route était, sur la plus grande partie de son parcours, extrêmement tortueuse ; qu'un marchand ou un cultivateur établi à la tête du lac Rice était à moins de 12 ou 14 milles des havres de Port Hope et Cobourg, sur le lac Ontario ; tandis qu'en suivant la Trent, il lui fallait parcourir une distance de 80 milles pour arriver au lac Ontario.

Il disait aussi que le coût probable des travaux serait de £800,000 à £900,000, ($3,200,000 à $3,600,000,) et il conseillait d'abandonner le projet d'ouvrir une voie continue, et qu'au lieu de cela, on terminât les écluses commencées et que l'on construisît des glissoires pour faciliter la descente du bois.

On demanda un octroi de £50,000 ($200,000) pour exécuter ces travaux.

Son Excellence ayant approuvé les suggestions contenues dans le mémoire, les ouvrages suivants ont été faits depuis :—

RAPIDES DE NEUF MILLES.

Un barrage en cailloux fut construit à la tête de ces rapides en 1844.

RAPIDES DE CHISHOLM.

Les glissoires et l'écluse inachevées furent terminées et mises en état de service en 1844.

PERCY LANDING.

Des piliers et des estacades furent construits à cette station en 1844 ; mais comme on s'aperçut que les frais d'entretien étaient trop considérables en proportion des avantages qui en découlaient, on laissa tomber les ouvrages en ruines. Les piliers furent emportés par des inondations et n'ont pas été remplacés ; une partie des estacades fut transportée ailleurs, et le reste a été perdu.

CHUTES DE RANNEY.

Un barrage fut construit en 1844, et une estacade longue de 1,492 pieds fut terminée en 1845. Les estacades conductrices nécessaires y furent aussi posées.

CAMPBELLFORD.

On y construisit des estacades conductrices et un pont, en 1844. Ce dernier fut placé sous le contôle du conseil du canton de Seymour.

ILE FIDDLER.

Un barrage transversal de 12 pieds de hauteur, et une digue en aile, furent construits en 1848.

CHUTES DU MILIEU.

Quatre barrages et deux glissoires furent construits ici en 1844.

BAIE DU CORBEAU.

Au pied de cette baie, il y a une estacade d'arrêt d'environ 2,600 pieds de longueur.

CHUTES DE HEELY.

Un barrage et deux glissoires y furent placés en 1844.

RAPIDES DE CROOKS.

On a vu, plus haut, que les commissaires de la navigation intérieure avaient terminé le barrage de cette station, en 1838, et beaucoup avancé l'écluse ainsi que le canal.

Cette écluse et le canal furent terminés en 1844 par le Bureau des Travaux.

En 1845, on construisit une glissoire ; un pont de 485 pieds fut jeté sur la rivière, au-dessous du barrage, ainsi qu'un pont tournant sur l'écluse. Ce pont est maintenant sous le contrôle des comtés de Northumberland et Peterborough.

RAPIDES DE WHITLAS.

L'écluse, le barrage et le petit canal commencés par les commissaires furent terminés en 1843.

PETIT LAC.

Trois piliers et une estacade furent placés ici en 1852.

PONT DE PETERBOROUGH.

Ce pont n'est mentionné ici que pour faire voir d'un coup-d'œil tous les ouvrages qui se rattachent à cette rivière. Il fut construit en 1847.

RAPIDES DE BUCKHORN.

On a déjà dit que les commissaires avaient construit un barrage à cette station avant l'Union. Un pont sur chevalets fut construit en 1845 et reconstruit en 1857. Une glissoire

de deux pieds de tirant d'eau, avec estacades, fut faite en 1857, et de nouvelles estacades y furent ajoutées en 1865.

BOBCAYGEAN.

On a dit plus haut que les commissaires avaient construit un barrage et une écluse en bois, à cette station, avant l'Union. L'écluse en bois fut remplacée par une écluse en pierre, en 1857. En 1858, on construisit deux glissoires, et l'on creusa un bassin et deux coursiers de moulins.

Trois sections de ponts avaient été construites sur les bras de la rivière, vis-à-vis l'écluse, en 1845, et ont été, depuis, placées sous le contrôle de la municipalité locale du canton. Un pont tournant qui se relie à cette ligne de ponts, a été placé sur l'écluse en 1858.

LINDSAY (AUTREFOIS MOULINS DE PURDY.)

L'écluse en bois commencée par les commissaires, fut terminée en 1844. En 1859 cette écluse fut convertie en glissoire. En 1864, il fut construit un pont de trois arches sur culées et piliers en pierre de taille.

Conformément à une demande de la législature et agissant d'après les ordres du Commissaire des Travaux Publics, l'ingénieur en chef de ce Département fit faire un examen de la rivière Trent, entre la Baie de Quinté et le lac Rice.

Dans son rapport du 22 avril 1846, il passa en revue le plan proposé par M. Baird en 1833, de construire des barrages sur cette rivière aux endroits où elle était le plus rapide, de manière à en faire une suite de nappes d'eau tranquille, et de relier ces nappes au moyen d'écluses.

Il objectait à ce projet que les barrages nuiraient toujours, plus ou moins, à la descente du bois ; qu'ils n'étaient pas durables et étaient exposés à être endommagés par la crue des eaux. Il suggérait de les remplacer par trois sections de canal, dont l'une se serait étendue de l'embouchure de la Trent à la tête des Rapides de Neuf Milles ; la seconde de Percy Landing au pied de la Baie du Corbeau, et la troisième de la Baie du Corbeau à la tête des chutes de Heely.

Ces trois canaux, réunis aux écluses des rapides de Chisholm et de Crooks, qui étaient alors achevées, auraient ouvert une voie navigable entre la Baie de Quinté et Peterborough sur l'Otonabee.

Le rapport disait que la longueur totale de ces trois canaux serait d'environ 18¼ milles, et qu'il fallait 29 écluses.

Il ajoutait qu'avant de pouvoir donner une opinion définitive, il fallait faire une nouvelle étude des lieux, mais que le coût probable des travaux, s'ils étaient exécutés sur l'échelle adoptée pour les écluses des rapides de Chisholm et de Crooks, serait d'environ £400,000, ($1,600,000).

En 1855, le Commissaire des Travaux Publics fit rapport que les frais d'entretien des glissoires, estacades et autres ouvrages rattachés à la descente du bois sur la Trent étaient beaucoup plus considérables que les revenus qui en provenaient, et il recommandait que ces ouvrages fussent placés sous les soins d'un comité ou d'une compagnie des personnes intéressées dans le commerce de bois de la Trent, qui avaient offert de s'en charger D'après cette recommandation, les ouvrages relatifs à la navigation, comme les écluses

maisons d'éclusiers, etc., restèrent sous le contrôle immédiat du Département, tandis que les ouvrages pour la descente du bois, aux rapides de Chisholm, aux chutes de Ranney, aux chutes du Milieu, aux chutes de Heely et aux rapides de Crooks, furent abandonnés aux soins de la compagnie.

La compagnie se chargea d'entretenir les glissoires, etc., en bon ordre, mais elle n'était pas tenue de les renouveler lorsqu'elles seraient usées.

La compagnie était autorisée à prélever un péage sur le bois qui descendait la rivière, Aux rapides de Chisholm et de Crooks, les ouvrages du gouvernement ne facilitaient pas la descente du bois et par conséquent on ne préleva pas de péages à ces stations.

Mais aux chutes de Ranney, du Milieu et de Heely, les ouvrages avaient été construits expressément pour la descente du bois, et par conséquent les péages y furent prélevés.

Avant le mois de décembre 1866, le taux de péages était de $1 par radeau à chacune des trois glissoires, mais le 8 décembre 1866, un ordre en conseil fixa les péages, à chacune de ces trois stations, à un centin par billot de 13 pieds de longueur, et proportionnellement pour les pièces plus longues ; et à $1 par radeau pour le bois équarri.

Les dépenses faites par le Département pour ces améliorations depuis l'Union en 1841 jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $492,486.31—voir l'Appendice No. 16, page 134, montrant les dépenses faites sur les glissoires par la compagnie des glissoires de la Trent, depuis le 31 décembre 1855 jusqu'au 1er janvier 1867.

Dans les Comptes Publics on établit à $558,506.20 le coût des " améliorations de la Trent."

On trouvera l'Etat des dépenses faites sur ces ouvrages avant et depuis l'Union, à même les fonds de la province ou autres, dans l'Appendice No. 70, pages 492, 513 à 515.

Le coût total de la construction de ces ouvrages, depuis le commencement des travaux jusqu'au 30 juin 1867, tel qu'il appert par l'Appendice No. 70, s'élève à $670,078.31 et se subdivise comme suit :

Sur les canaux, etc., avant l'Union	$92,449.33	
Glissoires, etc., " "	85,142.67	$177,592.00
Sur les canaux, etc., depuis l'Union	216,921.98	
Glissoires, etc., " "	228,347.05	
Chemins, " "	30,454.40	
Ponts, " "	16,762.88	492,486.31
Total		$670,078.31

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état sur les pouvoirs d'eau affermés sur ces ouvrages—dans l'Appendice No. 25, pages 316 et 317.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 14, pages 119 à 125—dans l'Appendice No. 15, pages 126 à 133—et dans l'Appendice No. 17, pages 156 à 161.

Une description des ouvrages exécutés par le Département sur cette voie, pendant l'année expirée le 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 41, pages 367 et 368.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations et de régie, la perception des péages, etc., et le revenu des glissoires de la province, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68 pages 482 à 484.

Les proclamations relatives aux péages et règlements sur les écluses du district de Newcastle—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Les proclamations relatires aux péages et règlements sur les glissoires du district de Newcastle—dans l'Appendice No. 55, page 439.

NAVIGATION DE MONTRÉAL AU LAC HURON, PAR LES RIVIÈRES OUTAOUAIS ET DES FRANÇAIS.

CANAL DES CHATS.

Les chutes de la Chaudière, sur la rivière des Outaouais, en face de la ville d'Outaouais, forment la barrière qui borne la navigation des navires qui remontent cette rivière.

L'extension de la navigation sur l'Outaouais, au moyen de canaux, préoccupa sérieusement nos hommes publics en 1852 et 1853.

Des relèvements furent entrepris en 1853, pour constater quels ouvrages il faudrait faire pour prolonger la navigation depuis le pied des chutes de la Chaudière, jusqu'à la tête du lac des Chats. (Voir la carte No. VII.)

Des ingénieurs spécialement nommés par le Département firent une étude de la rivière,et l'ingénieur en chef de ce Département fit rapport, en mars 1854, disant que, pour assurer une navigation de 7 pieds d'eau entre la ville d'Outaouais, et le lac des Chats, il faudrait construire six milles de canal.

Il donnait aux écluses les mêmes dimensions que celles de l'écluse Ste. Anne, (190 × 45.)

Le tableau suivant indique la longueur des nappes d'eau navigables et des canaux proposés entre la ville d'Outaouais et la tête du lac des Chats :—

SECTIONS.	Lougueur du canal en milles.	Chute des écluses en pieds.	Eaux navigables en milles
Canal de la Chaudière, entre les eaux navigables au pied des chutes de la Chaudière et le pied du lac de la Chaudière.	6	63	.....
Du pied du lac de la Chaudière aux rapides des Chats (navigable).....	.....	.....	25
Du pied des rapides des Chats au lac des Chats.....	$2\frac{5}{6}$	$49\frac{8}{10}$	.....
Lac des Chats (navigable)	.....	.....	25

On ne crut devoir commencer d'abord que le petit canal, celui des "Chats." Deux

lignes avaient été proposées, l'une sur le côté sud, l'autre sur le côté nord ; cette dernière fut choisie.

On demanda en conséquence des soumissions, et, le 19 juin 1854, il fut passé un contrat avec MM. A. P. McDonald et P. Schram pour l'exécution de tous les travaux qui se rattachaient à ce canal, d'après une série de prix et les quantités d'ouvrage déterminées par le mesurage.

Les travaux furent commencés en août 1854 et poussés avec une certaine activité jusqu'au 15 novembre 1856, époque à laquelle ils furent suspendus, les entrepreneurs, qui les avaient entrepris à des prix excessivement bas, se déclarant incapables de les continuer.

Le roc qu'il fallait creuser était de couche laurentienne et beaucoup plus dur qu'on ne s'y attendait.

Le gouvernement, admettant que les entrepreneurs s'étaient trompés sur la nature des excavations à faire, consentit à la demande des entrepreneurs de faire résilier leur contrat, et de leur payer l'ouvrage qu'ils avaient fait.

Les travaux furent donc abandonnés par les entrepreneurs à ces conditions.

On souleva alors la question de l'échelle de navigation qui devait être adoptée pour l'Outaouais ; et des relèvements de toute la rivière ayant été ordonnés, les travaux furent suspendus et n'ont jamais été repris.

Les travaux faits, consistaient principalement dans l'excavation partielle des cinq écluses inférieures près du lac de la Chaudière et de celle de l'écluse de prise d'eau au lac des Chats.

Il avait aussi été fait quelque excavation dans le corps du canal, entre les écluses inférieures et l'écluse de prise d'eau. Cette excavation était faite en grande partie dans le roc solide.

Une partie de la pierre fut extraite des carrières et préparée pour la construction des écluses, et l'on construisit un quai au pied du canal.

La somme payée aux entrepreneurs pour l'ouvrage fait, s'éleva à $482,950.81.

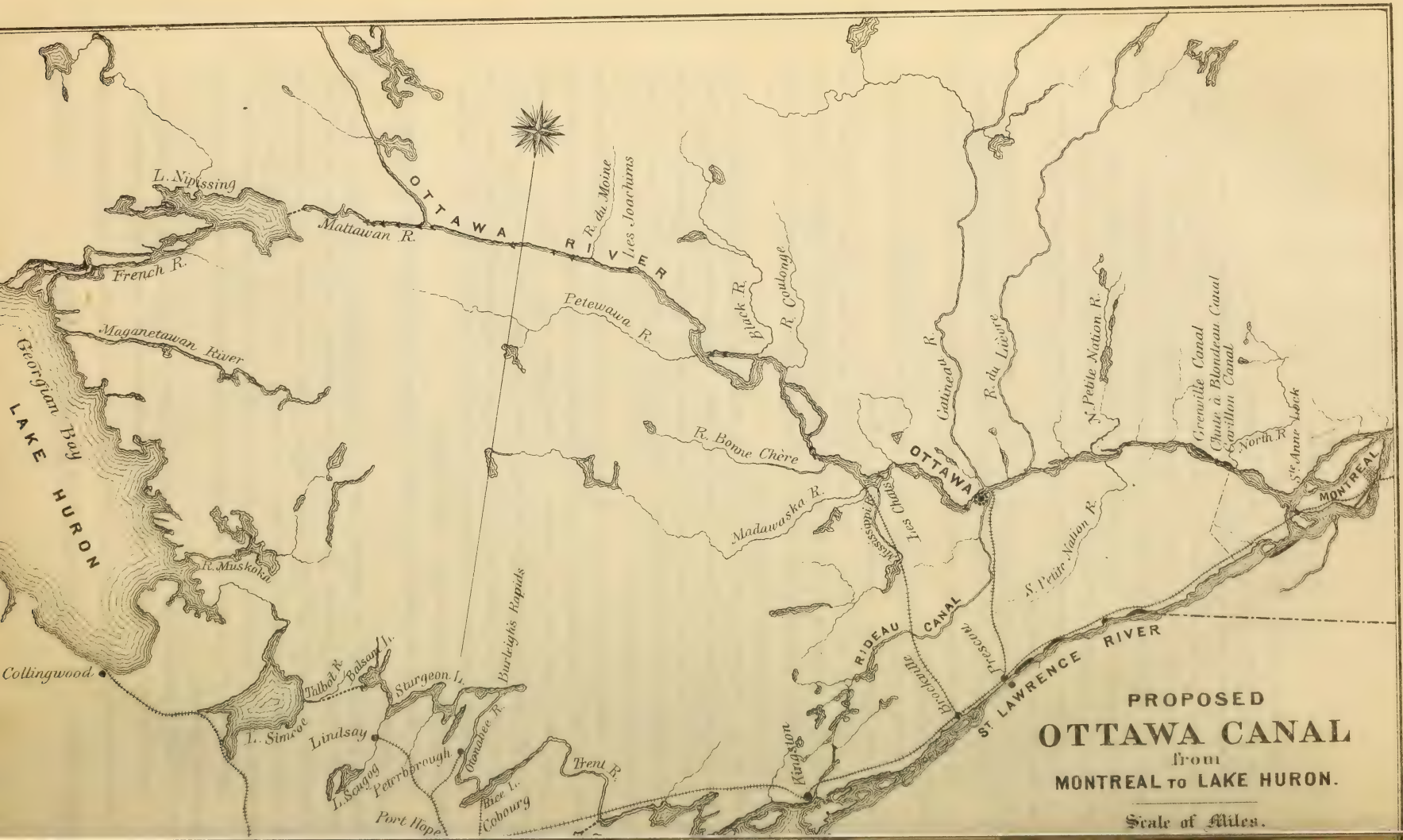
RELÈVEMENTS DES RIVIÈRES OUTAOUAIS ET DES FRANÇAIS.

On a souvent prétendu que l'on pouvait ouvrir une voie de navigation très importante entre nos ports de mer et les lacs de l'Ouest, par la rivière des Outaouais.

Un coup-d'œil jeté sur la carte du Canada fera voir qu'un navire allant de Montréal à l'Ouest, par le St. Laurent et les lacs, se dirige directement au Sud-Ouest jusqu'à la tête du lac Erié, à 607 milles ; tournant alors subitement à angle aigü, il se dirige presque franc Nord par les lacs Ste. Claire et Huron, jusqu'à la tête du lac Huron, (346 milles) point de jonction des trois grands lacs Michigan, Huron et Supérieur.

Mais si, au lieu de suivre cette route, les navires pouvaient remonter l'Outaouais et descendre par la rivière des Français, la ligne de navigation entre Montréal et la tête des trois grands lacs serait beaucoup plus directe, et plus courte de près de moitié—(Voir les cartes Nos. I et VII.)

Les rivières des Outaouais et des Français étaient l'ancienne route des Français entre les ports de mer et l'Ouest, et l'on peut en tracer le cours comme suit :—


PROPOSED
OTTAWA CANAL
from
MONTREAL TO LAKE HURON.
Scale of Miles.
OTTAWA RIVER
L. Nipissing
Mattawan R.
French R.
Maganetawan River
Georgian Bay
LAKE HURON
R. Muskoka
Collingwood
Talbot R.
Balsam L.
Sturgeon L.
L. Simcoe
Lindsay
L. Scugog
Peterborough
Port Hope
Burleigh's Rapids
Otonabee R.
Rice L.
Cobourg
Trent R.
R. du Moine
Les Joachims
Petewawa R.
Black R.
R. Coulonge
R. Bonne Chère
Madawaska R.
Les Chutes
Mississippi
OTTAWA
Gatineau R.
R. du Lièvre
N. Petite Nation R.
S. Petite Nation R.
Grenville Canal
Chute à Blondeau Canal
Carillon Canal
North R.
Ste Anne Lock
MONTREAL
RIDEAU CANAL
Perth
Brockville
Kingston
ST. LAWRENCE RIVER

En partant de Montréal, on entre dans l'Outaouais à Ste. Anne, et l'on remonte cette rivière jusqu'à l'embouchure de la Matawan, tributaire de l'Outaouais, à 305 milles au-dessus de Montréal.

On remonte ce tributaire, sur une distance de 44¼ milles, ce qui nous mène à la tête du lac des Truites, où se trouve le sommet de partage. Traversant ici un coteau de sable peu élevé, large de trois quarts de mille, on descend jusqu'à la rive-Nord Est du lac Nipissingue ; 30 milles plus loin, vers le milieu du lac et sur sa rive Sud, on rencontre la tête de la rivière des Français. En suivant le cours de cette rivière jusqu'à son embouchure, distance de 50 milles, on descend jusqu'à la baie Georgienne, à l'extrémité Nord-Est du lac Huron.

Cette ligne de navigation fut, d'après les ordres de ce département, examinée par deux ingénieurs, d'abord en 1857, puis en 1859.

Le premier fit rapport le 22 mars 1858, disant que la longueur totale de cette route, entre Montréal et le lac Huron, était de 430 milles ; et que la distance qui sépare Montréal de Chicago était de 575 milles, tandis que par la voie du St. Laurent, elle est de 1,145 milles. Il disait aussi que tous les obstacles à la navigation entre ces deux villes seraient surmontés par la construction d'un certain nombre de petits canaux, dont la longueur totale (y compris celui de Lachine) serait de 58 milles, ce qui laissait 372 milles de navigation par rivières et lacs.

Il suggérait que les dimensions des écluses fussent de 250 × 50 pieds, avec 10 pieds d'eau sur les seuils ; et il établissait qu'en passant du lac Huron à Montréal un navire s'élèverait de 83 pieds jusqu'à un niveau de partage, et descendrait ensuite de 642 pieds jusqu'au St. Laurent, à Montréal,—ce qui donnerait un changement total de niveau de 725 pieds, avec un éclusage de 698 pieds.

De plus, en barrant l'embouchure du lac Nipissingue à la tête de la rivière des Français, et en élevant la surface de ses eaux d'environ 23 pieds au-dessus de son niveau actuel, il formerait un réservoir culminant de 300 milles carrés, plus que suffisant pour assurer une alimentation constante du biez de partage.

Il évaluait ensuite le coût des travaux nécessaires pour compléter cette voie de navigation à $24,000,000.

Le second ingénieur qui examina la rivière en 1859, fit son rapport le 2 janvier 1860.

Il faisait observer que les canaux projetés dans la partie supérieure de l'Outaouais et de la rivière des Français traverseraient les roches laurentiennes et siluriennes, dont l'excavation est très dispendieuse.

Il chercha donc dans ses plans à réduire la longueur du canal à creuser, en jetant des barrages sur les rivières, changeant ainsi les rapides en nappes d'eau tranquille, avec des écluses de l'une à l'autre. Par ce moyen, il réduisait à $29\frac{3}{10}$ milles les 58 milles de canalisation que comportaient les plans du premier ingénieur. Il fallait construire 69 écluses donnant un éclusage de 709½ pieds et ces écluses auraient 250 × 45 pieds, et 12 pieds d'eau sur les seuils. Le coût des travaux, d'après son plan, était évalué à $12,057,680 ; mais il ne comprenait pas dans cette évaluation les frais d'agrandissement du canal Lachine, ni les frais judiciaires, ni l'intérêt du capital pendant la construction.

Rien de plus n'a été fait depuis à ce sujet.

TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

RIVIERE THAMES.

La rivière Thames se jette dans le lac Ste. Claire. Son lit se trouvait très obstrué depuis quelques années, par les débris d'un vieux pont, des billots et du bois de dérive ; on le fit nettoyer en 1857 au prix de $3,821.42.

DETROIT ENTRE LE LAC SIMCOE ET LE LAC COUCHICHINGUE.

Les eaux du lac Couchichingue tombent dans le lac Simcoe à travers un étroit passage, généralement désigné sous le nom de Détroit du lac Simcoe.

En 1844, le Département construisit sur ce détroit un pont mobile, qui livrait passage aux navires.

Comme le commerce de ce district augmentait, on représentait que l'élargissement du chenal de ce détroit et de l'ouverture du pont serait d'un grand avantage pour le public, qui pourrait alors se servir de plus grands navires.

Ces considérations engagèrent le gouvernement à entreprendre l'amélioration du chenal, ainsi que l'élargissement de l'ouverture du pont.

Ces travaux furent exécutés en 1857 et 1858.

Le chenal fut creusé à une profondeur de six pieds, et le coût total des travaux exécutés en 1857 et 1858, fut de $10,138.30.

PILIERS DES RAPIDES DU RICHELIEU.

FLEUVE ST. LAURENT.

A un endroit situé à environ 36 milles au-dessus de Québec, la profondeur et la largeur du St. Laurent diminuent sur une petite distance, et le courant pendant le reflux de la marée devient assez fort pour former un rapide, désigné sous le nom de Rapides du Richelieu.

A l'automne et au commencement de l'hiver, de grandes masses de glasses flottantes descendent ces rapides, et, en arrivant sur les battures, elles s'échouent et s'accumulent à une telle hauteur qu'elles barrent le fleuve et en rejettent l'eau sur les terres basses, inondant les deux rives du fleuve sur une distance de plusieurs milles.

On a prétendu, cependant, que durant les hivers très rigoureux, lorsqu'il se forme un pont de glace au-dessus des rapides, les dommages causés par ces inondations sont beaucoup moindres ; mais ils sont parfois tellement considérables que l'attention du gouvernement y a été appelée. C'est ainsi qu'en 1856, le Département fut chargé de faire l'expérience de placer quelques gros et fort piliers en charpente, remplis de pierres, au-dessus des

rapides, pour voir si, en mettant obstacle au passage de la glace en automne, avant qu'elle ne se soit formée en grandes banquises, il n'en pourrait pas être retenu une quantité suffisante, au-dessus des rapides pour former un pont de glace. Ce pont après avoir été consolidé par la gelée, pourrait à son tour offrir une barrière insurmontable à la descente des grandes banquises.

Quelques piliers y furent donc jetés, comme expérience, entre les années 1856 et 1858, mais ils ne servirent qu'à prouver que tout obstacle permanent à la descente des glaces ne pourrait être établi qu'à de très-grands frais, tout en laissant en suspens la question des dommages que pourrait causer le refoulement de l'eau.

Le coût des travaux d'essai fut de $13,713.

HAVRES ET JETÉES.

Il a déjà été fait rapport à Votre Excellence que plusieurs des havres et jetées améliorés par le gouvernement ont été vendus à des compagnies particulières, ou transférés aux autorités municipales des comtés où ils étaient situés.

Les dépenses faites avant et depuis l'Union à même les fonds du gouvernement ou autres, sur les havres et les jetées du Canada, sont indiquées dans l'Appendice No. 70, pages 495 à 503.

Ci-suit une briève description de ces ouvrages, exposés dans l'ordre où ils se rencontrent en remontant le cours des rivières sur lesquelles ils se trouvent. (Voir les cartes Nos. I, II, III, VI et IX.)

HAVRE D'AMHERST.

L'Ile Amherst est l'une des plus importantes du groupe des Iles de la Madeleine, dans le golfe St. Laurent; son havre se trouve à environ 140 milles au sud-est de Percé.

Par un ordre en conseil du 26 juillet 1860, le Département fut autorisé à payer aux gardiens des havres de Amherst et du Bassin de Gaspé respectivement un salaire annuel de $50, et de payer aussi toute dépense incidente en rapport avec ces havres—comme l'enlèvement des bouées en automne et leur réinstallement au printemps—toutes ces dépenses, y compris les salaires, ne devant pas excéder $400 par année.

Depuis le 1er janvier 1865, ce havre est sous le contrôle du Bureau de la Trinité de Québec.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général, se trouvent indiquées dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

BAIE ET HAVRE DE GASPÉ.

La baie et le havre de Gaspé sont situés près de l'extrémité orientale de la péninsule de Gaspé.

Le Département a entretenu les bouées de la baie et du havre de Gaspé depuis 1858 jusqu'à 1865. Un ordre en conseil du 8 août 1864 plaça ces bouées sous le contrôle du Bureau de la *Trinité* de Québec.

Les dépenses totales portées au compte de ces bouées, jusqu'au 30 juin 1865, s'élevaient à $787.11.

On trouvera les proclamations au sujet des péages et règlements des havres en général, dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETÉE DE RIMOUSKI.

Cette jetée est située sur la rive Sud du St. Laurent, à 180 milles au-dessous de Québec et à environ 1 mille plus bas que le village de Rimouski.

Elle est construite en bois et en pierre et s'étend à 2,150 pieds dans le fleuve. La largeur est 22 pieds depuis le rivage jusqu'à une distance de 1,650 pieds, et de 34 pieds sur le restant de sa longueur.

La tête de la jetée s'élève à 34 pieds au-dessus du fond du fleuve et dans les plus basses marées, elle est baignée dans 8½ pieds d'eau. Cet ouvrage a été complété en 1855 au prix de $106,944.80.

Les chiffres donnés ici pour la profondeur de l'eau, à l'extrémité des jetées en aval de Québec, sont pour la ligne des basses eaux dans le temps des " *Grandes mers* " ; à l'époque des " *Petites mers,* " en été, on aurait environ 4 pieds de plus. Cette profondeur varie d'ailleurs d'une année à l'autre à cause de l'action instable des sables mouvants.

On trouvera les proclamations au sujet des péages et règlements des havres en général, dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETÉE DE LA RIVIERE DU LOUP.

Cette jetée est placée sur la rive Sud du St. Laurent, au bout d'une langue de terre, à environ un mille du village de la Rivière du Loup et à 108 milles en bas de Québec.

Elle est construite en bois et en pierre ; sa longueur est de 1,667 pieds et sa largeur de 34 pieds, excepté vers le large où les cinquante derniers pieds ont une largour de 126 pieds.

La tête de la jetée s'élève à 42 pieds au-dessus du fond et dans les plus basses marées on y trouve encore 16 pieds d'eau.

Cet ouvrage a été terminé en 1855 au coût de $170,129.35.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Une description des ouvrages exécutés pendant la dernière année fiscale—dans l'Appendice No. 43, page 373.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général,—dans l'Appendice No. 55 pages 439 et 440.

JETEE DE LA RIVIÈRE OUELLE.

Cette jetée est située sur la rive Sud du St. Laurent, à la Pointe aux Orignaux ; elle est à 4½ milles du village de la Rivière Ouelle et à 75 milles en bas de Québec.

Elle est en bois et en pierre et s'étend à 1,200 pieds dans le fleuve. Sa largeur est de 34 pieds, sauf les 50 pieds à l'extrémité où sa largeur est de 114 pieds.

La tête de la jetée s'élève à 42 pieds au-dessus du fond, et dans les plus basses mers elle est plongée dans 15 pieds d'eau.

Cette jetée a été complétée en 1856, au coût de $225,229,87.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETEE DE LA MALBAIE.

Cette jetée est située sur la rive nord du fleuve St. Laurent, à 81 milles au-dessous de Québec et à 2½ environ en amont du village de la Malbaie. Elle est construite en bois et en pierre, et sa longueur est de 475 pieds. Sa largeur est de 34 pieds, excepté sur 45 pieds à son extrémité dans le fleuve où elle a 115 pieds.

La tête de la jetée s'élève à 44 pieds au-dessus du fond du fleuve, et dans les basses marées elle baigne dans 18 pieds d'eau.

Cette jetée a été complétée en 1854 au coût de $53,487.20.

On trouvera les proclamations au sujet des péages et règlements des havres en général dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETÉE DES EBOULEMENTS.

Cette jetée est située sur la rive nord du St. Laurent, à 63 milles en bas de Québec et environ 3 milles au-dessus de l'église du village des Eboulements. Elle est construite en bois et en pierre. Elle s'avance à 920 pieds dans le fleuve et sa largeur est de 34 pieds sur toute sa longueur. A la tête elle s'élève à 32 pieds du fond de l'eau et dans les basses marées, elle plonge dans 9½ pieds d'eau.

Cet ouvrage a été complété en 1853 au prix de $65,531. 52.

On trouvera les proclamations au sujet des péages et règlements des havres en général —dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETEE DE L'ISLET.

Cette jetée est située sur la rive sud du St. Laurent à 46¾ milles au-dessous de Québec, au village de l'Islet. Elle est construite en bois et en pierre. Sa longueur est

de 1,200 pieds et sa largeur de 34 pieds, sauf sur 50 pieds à son extrémité dans le fleuve, où elle a 100 pieds de large.

La tête de la jetée est haute de 34 pieds et dans les plus basses eaux elle baigne dans 8½ pieds d'eau.

Elle a été complétée en 1855 au prix de $113,343.27.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

GROSSE-ILE.

STATION DE QUARANTAINE.

La Grosse-Ile est située dans le St. Laurent à 33 milles au-dessous de Québec, à mi-distance à-peu-près des deux rives du fleuve qui, en cet endroit, est large de 9 milles.

Les ouvrages de ce havre consistent en deux débarcadères,—l'un pour les personnes en santé, l'autre pour les malades. Le premier est situé à l'extrémité sud-ouest de l'île ; il avance 345 pieds dans le fleuve et a 48 pieds de large sur toute sa longueur. Le second est sur la pointe est de l'île ; il a 120 pieds de long et 28 de large.

Le premier a été complété en 1848 et le second en 1866. Ils ont coûté ensemble environ $17,280.28.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETEE DE BERTHIER.

Cette jetée est située dans le village de Berthier à 24¼ milles au-dessous de Québec. Elle est construite en bois et en pierre, et s'avance à 587 pieds dans le fleuve. Sa largeur est de 34 pieds, sauf les 57 pieds près de la tête où elle a 60 pieds de large.

La tête de la jetée, s'élève à 34 pieds du fond de l'eau et dans les basses marées elle baigne dans quinze pieds d'eau.

Elle a été complétée en 1853 au prix de $37,723.14.

Pour plus amples renseignements on trouvera : une description des ouvrages exécutés dans le cours de l'année expirée le 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 43, page 373.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE QUEBEC.

Ce havre est sous le contrôle de commissaires spéciaux.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en énéral se trouvent dans l'appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE MONTRÉAL.

Ce havre est sous le contrôle de commissaires spéciaux.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

PILIERS D'AMARRAGE AUX RAPIDES DU ST. LAURENT.

Il existe trois de ces piliers : le premier est à la tête du Canal Lachine, le second à la tête du rapide des Cèdres et le troisième à environ 3 milles en amont du village des Cèdres, dans la partie du fleuve qui se trouve précisément à la tête de la chute à Bouleaux.

Ces piliers sont en coffrage rempli de pierres ; ils ont 70 pieds de long et 20 de large. On les a placés à la tête de ces rapides pour la commodité des bateaux qui pourraient être surpris par la nuit ou par la brume. Ils furent achevés en 1856 et ont coûté $8,859.

JETÉE DE ST. ANICET.

Cet ouvrage est situé dans le village de St. Anicet, près de la tête du lac St. François sur la rive sud. Il est construit en bois et en pierre ; sa longueur est de 300 pieds, dont 100 ont 34 pieds de largeur et le reste 18 pieds. Il fut achevé en 1862 au coût de $1,920.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE PICTON.

Ce havre est situé su le côté sud de la baie de Quinté (Lac Ontario), à 36 milles de Kingston. Les principaux travaux exécutés par le Département consistent dans le creusage d'un chenal de 140 pieds de large ayant 9 pieds d'eau à l'étiage, et s'étendant depuis les quais du fond de la baie jusqu'à l'eau profonde.

Ces travaux ont été commencés en 1857 et achevés en 1862, au prix de $8,424.

Les proclamations au sujet des péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE NAPANEE.

Ce havre est situé dans la rivière Napanee, à cinq milles de son embouchure, dans le comté de Lennox, canton de Richmond, sur le côté nord de la baie de Quinté (lac Ontario).

Les travaux exécutés par le gouvernement pour ce havre, consistent dans le creusement d'un chenal de 9 pieds d'eau, à travers une batture qui auparavant n'était recouverte que de six pieds d'eau. Ces travaux furent commencés et achevés en 1861, au prix de $1,078.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE LA PRESQU'ILE.

Ce havre est situé sur la rive nord du lac Ontario, immédiatement au-dessus de la péninsule du Prince-Edouard, à 78 milles environ en amont de Kingston. Tout ce qu'a fait le Département, à cet endroit, a été la pose de bouées pour indiquer l'entrée du havre. Les bouées ont été installées pour la première fois en 1857. Ces travaux ont coûté $626.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

HAVRE DE COBOURG.

Ce havre est situé sur le côté Nord du lac Ontario, à 96 milles environ de Kingston. Les ouvrages qu'on y a exécutés consistent en deux jetées qui entrent dans le lac, et embrassent une surface de 12¼ acres. Leur longueur collective est de 2,047 pieds, et à l'entrée du havre elles sont espacées de 190 pieds. La profondeur de l'eau à la tête de la jetée de l'Est, est de 14 pieds; elle diminue à 7 et 8 pieds au centre du bassin et est réduite à 3 pieds près du rivage. Les ouvrages furent commencés par une compagnie organisée par un acte du parlement de 1829. En 1842 le gouvernement en prit possession, et en 1850 ils furent vendus à la ville de Cobourg pour la somme de $16,000.

Les dépenses totales du gouvernement sur ce havre jusqu'à l'Union en 1841, s'élevaient à £5,002 13 7 ($20,010.72) en *débentures*. Depuis l'Union, il fut accordé à titre de prêt perpétuel une somme de £10,499 19 11 ($41,999.98) portant intérêt à 6 pour cent.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état relatif à la vente de ce havre—dans l'Appendice No. 26, pages 320, 321.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

PORT HOPE.

Ce havre est situé sur la rive Nord du lac Ontario, à 6 milles au-dessus de Cobourg ou 102 milles au-dessus de Kingston. Les ouvrages sont construits à l'embouchure du Ruisseau de Smith et consistent en deux lignes parallèles de jetées en bois qui s'avancent dans le lac. La longueur de la jetée de l'Est, est de 600 pieds et celle de l'Ouest de 480.

Ces jetées ont été prolongées jusqu'à une profondeur d'eau de 13 pieds. Le havre ne peut admettre de navires tirant plus de 9 pieds d'eau ; à son entrée, il a 104 pieds de large et embrasse une superficie de 2¾ acres.

Les travaux furent commencés par la "compagnie du havre et des jetées de Port Hope," organisée en vertu d'un acte du parlement (10 Geo. IV, chap. 12) en date du 20 mars 1829 ; cette compagnie obtint du gouvernement en 1832 un prêt de $8,000.

Le 3 janvier 1852, les actionnaires vendirent le havre au conseil de ville de Port Hope, pour la somme de £11,500 ($46,000). Par l'acte 16 Vict., chap. 140, (23 mai 1853) cette vente fut confirmée et le gouvernement transféra le havre à des commissaires.

L'acte 28 Vict., chap. 86, (30 juin 1864) autorisait la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton à faire l'acquisition de ce havre.

Les dépenses faites par le gouvernement sur ces ouvrages avant l'Union en 1841, s'élevaient à $11,883.13 en *débentures,* dont $8,000 portaient intérêt à 5⅞ pour cent; depuis l'Union, les octrois faits aux Commissaires du havre atteignent le chiffre de $46,797.13.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

PORT WHITBY, AUTREFOIS HAVRE DE WINDSOR.

Ce havre est situé sur la rive nord du lac Ontario, à environ 135 milles au-dessus de Kingston. Il est formé par un brise-lames dont la direction est à peu près Est et Ouest, et qui sépare la Grande Baie d'avec le lac.

La longueur de ce brise-lames est de 3,042 pieds et ses deux extrémités touchent au rivage. A 800 pieds de son extrémité de l'Est, il laisse un passage d'environ 250 pieds de large pour les navires. Cette entrée est protégée par deux lignes parallèles d'une charpente en coffrage, placées à angles droits sur la ligne du brise-lames. L'une de ces jetées s'avance de 620 pieds dans le lac, l'autre de 394 pieds.

L'espace compris entre le brise-lames et le rivage est de 108 acres environ.

Dans la partie Est de ce havre, en dedans du brise-lames, il y a 1,250 pieds de quais construits en coffrage et larges de 20.

Bien que ce havre paraisse avoir été arpenté en vertu d'un ordre émis par la législature du Haut-Canada en 1835, et qu'un octroi de £9,000 ($36,000) ait été voté pendant la session de 1836–37 pour sa construction;—il ne semble pas cependant qu'aucune tentative ait été faite avant l'Union en 1841, pour commencer les ouvrages.

Le brise-lames et les jetées furent commencés en 1843 et terminés en 1846 et l'on a opéré le dragage du havre entre les années 1847 et 1850.

La profondeur moyenne de l'eau dans le havre varie de 3 à 5 pieds; la partie draguée offre 10 à 12 pieds d'eau.

Les dépenses faites sur ces ouvrages jusqu'à l'époque de la vente du havre, en octobre 1850, s'élèvent à $178,703.37.

Ce havre a été transféré au *Bureau des Travaux* par l'acte 9 Vict., ch. 37 de 1846, et en vertu d'un ordre en conseil daté le 13 août 1850, il a été vendu ainsi que le chemin qui le relie au lac Scugog, à la compagnie du chemin entre le Port Whitby et les lacs Scugog, Simcoe et Huron.

La compagnie ayant manqué à ses paiements, le havre et le chemin furent repris par le gouvernement le 19 mai 1863, et le 21 mars 1864 le havre fut vendu à la "Compagnie du havre de Port Whitby" actuelle pour la somme de $35,150; et le chemin fut vendu à une autre compagnie pour $10,000.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état sur les propriétés louées à cet endroit,—dans l'Appendice No. 25, pages 302 et 303.

Un état relatif à la vente de ce havre,—dans l'Appendice No. 26 pages 318 et 319.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

HAVRE DE TORONTO,

Les améliorations en général apportées au havre de Toronto, ont été confiées à un bureau de commissaires nommés en vertu de l'Acte 13 et 14 Vic., ch. 80 (10 août 1850) ; depuis cette époque, ce département n'a plus eu rien à faire avec ces ouvrages.

Avant 1850, le Département avait le contrôle sur une jetée construite à la tête du havre et connu sous le nom de *Quai de la Reine.* Cette jetée s'avance à angle droit avec le rivage. Elle est longue de 1,091 pieds et à son extrémité on trouve 9 à 12 pieds d'eau.

Elle a été construite par des commissaires nommés par le gouvernement du Haut-Canada en 1833 et 1837.

En 1850 la jetée passa sous le contrôle des commissaires du havre de Toronto. Ceux-ci furent autorisés en 1862 par l'acte 25 Vic., ch. 26 (9 juin 1862) à la louer pour une période de 21 ans, à des compagnies de chemin de fer ou à toutes personnes qui auraient en vue de s'y construire des *élévateurs* de grain et des embranchements de chemin de fer.

Les dépenses en *débentures* sur cet ouvrage avant l'Union se sont élevées à $20,800 ; et depuis l'Union jusqu'à 1851 à $2,165.12—voir l'Appendice No. 70, page 499.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 439.

OAKVILLE.

Oakville est sur la rive nord du lac Ontario à 19 milles au-dessus de Toronto et à 177 milles de Kingston.

Les ouvrages sont à l'embouchure du ruisseau de Seize Milles et consistent en deux jetées qui s'avancent dans le lac. La longueur collective de ces jetées est de 1,562 pieds et l'espace menagé entre elles pour le passage des navires est de 125 pieds.

En 1828 M. William Chisholm, le propriétaire du terrain des deux côtés de l'embouchure du ruisseau, fut autorisé par un acte du parlement (Geo. IV, c. 19, mars 1828) à établir ce havre et prélever un péage sur les navires qui y entreraient. Les ouvrages devaient être complétés dans l'espace de cinq ans.

En 1831 un autre acte (I Guillaume IV, c. 24, mars 1831) autorisa le Receveur-Général à émettre des *débentnres* au montant de £2,500 ($10,000) en faveur de William Chisholm, pour l'aider à achever ce havre. Ce prêt devait être remboursé dans l'espace de dix ans ; en 1840 un trosième acte (3 Vic. c. 50, février 1840) prolongea de dix ans de plus le terme de remboursement de ce prêt.

A l'époque de l'Union des provinces en 1841, les sommes dépensées sur *débentures* pour cet ouvrage, s'élevait à $14,361.08, dont $10,000 portaient intérêt à six pour cent.

On n'a exécuté ici aucun ouvrage depuis l'Union.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, 440.

PORT DALHOUSIE

Le port Dalhousie est situé sur la rive Sud du lac Ontario et forme l'entrée inférieure du Canal Welland. Les ouvrages consistent en deux jetèes parallèles à 200 pieds de distance l'une de l'autre ; la jetée de l'Ouest s'étend depuis l'écluse d'entrée jusqu'à 2,887 pieds dans le lac.

La longueur collective des deux jetées est de 4980 pieds, et le havre est assez profond pour admettre des navires tirant dix pieds d'eau.

La construction de ce havre se rattache à celle du canal Welland. Pour plus amples renseignements on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 6, page 58.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT COLBORNE.

Ce port est situé sur la rive Nord du lac Erié et forme l'entrée supérieure du canal Welland à la baie Gravelly.

Les ouvrages consistent en deux jetées, dont la plus longue, celle de l'Ouest, à 2,364 pieds de long ; la distanee totale depuis l'écluse jusqu'à sa tête dans le lac est de 3,843 pieds.

Le bassin a une largeur de 350 et une longueur moyenne de 800 pieds ; le chenal de passage entre les deux jetées, a une largeur de 90 pieds en moyenne. La construction de ce havre se rattache aussi à celle du canal Welland ; il a une profondeur suffisante pour admettre des navires tirant 10 pieds d'eau.

Pour plus amples renseignements ou trouvera :

Une description détaillée des ouvrages dans leur condition acttuelle—dans l'Appendice No 6 page 58.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT MAITLAND.

Ce havre est situé à l'embouchure de la Grande Rivère, sur la rive Nord du lac Erié ; il est relié au coursier d'alimentation navigable du canal Welland par un petit canal d'embranchement.

Les seuls ouvrages qu'ait exigé l'établissement de ce port sont deux lignes de jetées pour protéger l'entrée du grand bassin d'eau profonde que forme la Grande Rivière. La construction de ces jetées se rattache à celle du canal Welland. Elles commencent en un point du rivage du lac, qui est à 2000 pieds de l'embouchure de l'embranchement Broad-Creek du canal, et s'étendent à 1500 pieds dans le lac. Le chenal entre les jetées est large de 180 pieds et peut donner passage à des navires tirant 10 pieds d'eau.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Une description détaillée des ouvrages dans leur condition actuelle—dans l'Appendice No. 6, page 59.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre, dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT DOVER.

Ce havre est à l'embouchure du ruisseau Patterson, sur la rive Nord du lac Erié, à 49 milles au-dessus de l'entrée d'amont du canal Welland, à Port Colborne.

Les ouvrages consistent en deux jetées parallèles à 75 pieds l'une de l'autre et s'avançant à environ 1,000 pieds dans le lac. Leur longueur collective est de 2040 pieds, et dans le chenal on trouve 10 pieds à l'eau basse.

Les navires passent entre ces deux jetées et entrent dans le ruisseau qui, sur une distance de ¼ mille, est assez large et assez profond pour admettre des goëlettes.

Le 28 janvier 1832, l'acte 2 Guil. IV, chap. 14, incorporait une *compagnie à fonds social* qui s'intitulait : *Le président, les directeurs et la compagnie du havre de port Dover.*

Les ouvrages devaient être commencés sous deux ans et achevés dans le terme de sept ans après la date de l'acte. Le capital de la compagnie ne devait pas excéder £5,000 ($20,000).

En 1835, un nouvel acte fut obtenu qui reculait jusqu'à 1842, le terme fixé pour l'achèvement des ouvrages.

En 1837, la compagnie avait construit une longueur de 660 pieds de jetées, au prix de £2,125 ($8,500). Le 4 mars de la même année l'acte 7 Guil. IV, chap. 86, accorda à la compagnie un prêt de £3,500 ($14,000), et l'autorisa à porter son capital jusqu'à £10,000 ($40,000).

En 1841, le terme de l'achèvement des travaux fut encore reculé de 7 ans, par l'acte du parlement 4 et 5 Vic., chap. 77, du 18 septembre.

En 1843 (29 juillet), la compagnie transféra les ouvrages au gouvernement. Les jetées furent alors réparées et poussées jusqu'à l'eau profonde (1844).

Les dépenses totales que fit le gouvernement, sur ces ouvrages, jusqu'à l'époque où ils furent vendus en 1850, s'élèvent à $38,697.30. Le 15 octobre 1850, le havre fut vendu pour $30,400 à la "Compagnie du havre de port Dover," en vertu de l'ordre en conseil du 13 août 1850.

En 1863, le gouvernement reprit possession du havre, et depuis cette date il a été réparé et amélioré. Le total de ces dernières dépenses jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $5,694.31.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT BURWELL.

Ce havre est situé sur la rive Nord du lac Erié, à 90 milles au-dessus de la tête du canal Welland, à Port Colborne.

Les ouvrages consistent en deux lignes de jetées espacées de 173 pieds, et dont la longueur collective est de 772 pieds.

Une compagnie fut incorporée en 1832, dans le but de construire les ouvrages nécessaires pour établir un havre à cet endroit, et le 4 mars 1837, il fut passé un acte accordant à la compagnie un prêt de £3,000, pour l'appliquer à ces ouvrages.

Le 19 octobre 1840, M. Burwell, agissant au nom de la compagnie, passa un contrat qui transférait les ouvrages au gouvernement.

Il fut passé plusieurs autres actes concernant ce havre, en 1849, 1851, et 1855. Le 19 mai 1860, l'acte 23 Vic., chap. 103, annula l'acte de transfert au gouvernement, des terrains qui formaient partie de ce havre ou l'avoisinaient, et invalida cette clause de la cédule attachée au chap. 28 des statuts refondus du Canada, qui transportait au gouvernement le havre et le bassin intérieur.

La seule dépense faite par le gouvernement sur le havre de Port Burwell, depuis l'Union, est une somme de $546 payée en 1842, pour l'arpentage du havre et d'un chemin projeté conduisant à West Oxford, sur la rivière Thames.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT BRUCE.

Ce havre est à l'embouchure du ruisseau Catfish, sur la rive Nord du lac Erié, à 100 milles au-dessus de Port Colborne, à l'entrée supérieure du canal Welland.

Les ouvrages consistent en deux jetées qui s'avancent dans le lac, l'une de 700 pieds et l'autre de 750 ; elles sont à 115 pieds l'une de l'autre.

Ce havre a été construit par la " Compagnie du havre de Port Bruce." En 1857 et 1858, le gouvernement leur accorda une aide de $6,000.

La dépense totale du Département pour ce havre s'élève à $6,267.47.

Les proclamations relatives aux péages des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT STANLEY.

Ce havre est situé à l'embouchure du ruisseau Kettle, sur la rive Nord du lac Erié, à environ 110 milles au-dessns de l'entrée du canal Welland à Port Colborne.

Il y a ici deux longues jetées parallèles et des ouvrages en coffrage qui s'étendent dans le lac. Les jetées sont à une distance de 92 pieds l'une de l'autre, et leur longueur collective est de 3,627 pieds.

Les ouvrages furent commencés par des Commissaires du gouvernement, nommés en vertu de l'acte du parlement Geo. IV, chap. 18, du 17 février 1827.

Lors de l'Union des provinces, les ouvrages furent placés sous le contrôle du Bureau des Travaux, et la dépense en *débentures*, jusqu'à cette date, s'élevait à $30,000, dont $22,000 portaient intérêt à 6 pour cent.

Les jetées ont été depuis renouvelées et améliorées, et le 1er septembre 1859 elles furent transférées à la compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley.

Les dépenses totales faites depuis l'Union par le Département s'élèvent à $230,531.88.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un Etat relatif à la vente de ce havre—dans l'Appendice No. 26, pages 318 et 319.

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 439.

RONDEAU

Ce havre est situé à la Pointe aux Pins, sur la rive Nord du lac Erié, à 140 milles de Port Colborne, l'entrée d'amont du canal Welland. La Pointe aux Pins s'avance dans le lac et entoure un bassin naturel d'environ 6,000 acres, ayant une profondeur d'eau de 10 à 11 pieds. Le bassin communique avec le lac par-dessus une batture de sable dont certains points dépassent de quelques pieds la surface de l'eau.

Les ouvrages construits à ce havre consistent en un brise-lames destiné à fermer plusieurs chenaux qui traversent la batture. L'unique chenal conservé, fut creusé et protégé de chaque côté par des ouvrages en charpente à coffrage.

Ces ouvrages, commencés en 1844, furent suspendus en 1848, avant d'être complètement achevés.

En 1856, l'ingénieur en chef de ce Département fit rapport que les brise-lames destinés à protéger le rivage avaient tout-à-fait rempli ce but, mais que la force du courant qui s'était établi dans le chenal artificiel avait miné les jetées des deux côtés ; que celles-ci, en conséquence, s'étaient affaissées au point de devenir plutôt un embarras qu'une protection pour les navires qui chercheraient un refuge dans ce havre.

Il ajoutait que les ouvrages pouvaient être remis en fort bon état à très peu de frais, et que ces réparations feraient de ce havre un des plus sûrs du lac.

Des rapports subséquents ont fait connaître que les ouvrages tombaient rapidement en ruines et que le lac s'était ouvert un passage à travers la batture.

Les dépenses totales faites par le gouvernement sur ces ouvrages, jusqu'à ce jour s'élèvent à $74,737.70.

Le 1er juillet 1851, ce havre fut vendu à la compagnie du havre du Rondeau pour a somme de $8,004.

Il fut passé un ordre en conseil, le 28 avril 1856, autorisant le transfert du havre de Rondeau à la " Compagnie du chemin planchéié de Rondeau et de Ste. Claire," lorsque le gouvernement en aurait repris possession. Le procureur-général du Haut-Canada, agissant en vertu de cet ordre en conseil, transmit des ordres, le 26 juillet 1856 au shérif de Kent, lui enjoignant de prendre possession du havre et de le remettre aux soins du percep teur des douanes à Rondeau. Ces ordres furent exécutés par le shérif, le 4 août suivant

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Un état relatif à la vente de ce havre—dans l'Appendice No. 26, pages 318 et 319

Les proclamations relatives aux péages et règlements de ce havre se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 140.

PENETANGORE OU KINCARDINE.

Le havre de Kincardine se trouve sur la rive Est du lac Huron, à 106 milles du port Sarnia, au pied du lac.

Les ouvrages consistent en deux jetées parallèles espacées de 100 pieds. Celle du Nord a 540 pieds de long et celle du Sud 290 pieds.

Ces travaux furent commencés en 1856 par le gouvernement et complétés autant que le permettaient les fonds limités mis à la disposition du Département.

Les dépenses totales du gouvernement sur ces ouvrages, jusqu'à la fin de l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, s'élevèrent à $19,044.

En 1865, le conseil municipal du canton de Kincardine obtint un octroi de $4,500, payable après l'achèvement des ouvrages, pour l'aider à perfectionner ce havre ; et le 30 juin 1867, la municipalité était en voie d'exécuter ces travaux.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général, se trouvent indiquées dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

INVERHURON.

Ce havre est sur la rive Est du lac Huron, à 114½ milles au-dessus du port Sarnia.

Les travaux d'amélioration, dans ce port, consistent en une jetée qui s'avance à 450 pieds dans le lac. Il a été construit en 1856 et 1857. Les dépenses totales du gouvernement sur cet ouvrage jusqu'à aujourd'hui, s'élèvent à $15,125.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général, se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

PORT ELGIN.

Port Elgin est sur la rive Est du lac Huron, à 128 milles de Sarnia.

En 1857 et 1858, une compagnie incorporée construisit en cet endroit, avec un aide du gouvernement de $4,000, une jetée qui s'avance à 380 pieds dans le lac, à une profondeur d'eau de 13 pieds.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général, se trouvent dans l'Appendice No. 55, page 440.

SAUGEEN OU SOUTHAMPTON.

Le havre de Saugeen est situé à l'embouchure de la rivière de ce nom, sur la rive Est du lac Huron, à 133 milles de Sarnia.

L'île Chantry, qui fait face à l'embouchure de la Saugeen, offre une certaine protection

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS

à ce havre, mais les courants, par leur direction, forment tous les ans à l'embouchure de la rivière une batture qui, par son changement de position, est une source de dangers pour les navires qui entrent dans ce port.

L'ingénieur qui eut mission de remédier à cet état de choses, proposa la construction d'une jetée ou brise-lames disposé de façon à donner au courant une direction qui préviendrait la formation de battures à l'avenir.

Le gouvernement accorda $10,000 pour commencer les travaux, et en 1858 on avait construit 400 pieds de brise-lames. C'est tout ce que permettait d'accomplir l'octroi accordé. Ce brise-lames devra être étendu jusqu'aux limites requises, si l'on veut en obtenir un résultat satisfaisant.

Comme le disait le rapport de l'année expirée le 30 juin 1866, la somme de $3,500 fut accordée à la municipalité pour l'aider à continuer les travaux, et ce montant sera payé aussitôt que les ouvrages que la municipalité s'est engagée à construire, seront assez avancés.

Les dépenses totales faites sur ces ouvrages par le Département jusqu'à aujourd'hui, s'élèvent à $10,236.39.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

ILE CHANTRY.

L'Ile Chantry est un rocher long d'environ ¾ de mille, entouré d'éceuils excepté du côté de la terre ferme où, assez près du rivage, l'eau atteint une profondeur de 17 à 30 pieds.

Cet ilot est à 1 mille environ au large de Southampton. A son extrémité du Nord-Est le gouvernement entretient un phare auquel est annexé un brise-lames, qui s'étend du côté de la terre ferme. Ce brise-lames a 650 pieds de long, et à sa tête il y a 18 pieds d'eau. Il a été construit en 1856 et exhaussé en 1865. Cet ouvrage est d'un grand secours aux navires qui naviguent dans ces eaux et auxquels il offre dans les tempêtes, un abri sûr et un bon mouillage.

Les dépenses totales faites par le Département sur ces ouvrages, jusqu'au mois de juin 1867, s'élèvent à $31,910.95.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

OWEN SOUND.

Les travaux exécutés dans ce port, consistent dans l'amélioration du chenal de la rivière Sydenham, depuis son embouchure jusqu'à la ville d'Owen Sound, et la formation d'un bassin assez large pour que les navires puissent virer dans le havre.

Ces ouvrages furent exécutés par la municipalité d'Owen Sound, sous la direction de l'ingénieur du Département, et le gouvernement en 1856 et 1866 accorda diverses sommes d'argent pour aider la municipalité à accomplir ces améliorations.

Les dépenses totales faites par le Département sur ces ouvrages jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $13,000.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

MEAFORD.

Ce havre est situé à environ 20 milles à l'Ouest de Collingwood. Les ouvrages consistent en une jetée de 500 pieds de long, entourée de 14 pieds d'eau. Cette jetée fut construite, en 1856 et 1857, par la municipalité locale avec l'aide d'un octroi du gouvernement.

La dépense totale faite par le Département s'élève à $6,000.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

JETÉE A L'ORIGNAL.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Le village de l'Orignal est bâti sur la rive Sud de l'Outaouais, à 6½ milles environ, en amont de Grenville, situé à la tête du canal de Carillon et Grenville.

Une jetée, qui s'étend à 554 pieds environ dans la rivière, a été construite ici avant l'Union des provinces.

En 1857 et 1858, elle fut prolongée de 800 pieds, ce qui lui donne une longueur totale de 1,354 pieds. Cette jetée à 21 pieds de large, mais à sa tête, sur une longueur de 30 pieds, on lui a donné 100 pieds de largeur. Les travaux du prolongement de la jetée furent exécutés par la municipalité avec l'aide du gouvernement, qui accorda $2,000 en 1857 et 1858.

Les dépenses totales faites par le Département sur cet ouvrage s'élève à $2,000.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des havres en général se trouvent dans l'Appendice No. 55, pages 439 et 440.

PHARES, SIGNAUX ET BOUEES.

Les phares, signaux et bouées de la province se divisent en trois groupes :—

1. Les phares, signaux et bouées depuis l'embouchure du St. Laurent jusqu'à Québec construits par le Département et placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec. (La Maison de la Trinité de Québec a le contrôle de trois phares en amont de Québec, savoir : ceux de St. Antoine, de Ste. Croix et de Portneuf.)

2. Les phares, signaux et bouées entre Québec et Montréal, construits et contrôlés par la Maison de la Trinité de Montréal.

3. Les phares, signaux et bouées sur le St. Laurent, au-dessus de Montréal, sur la rivière des Outaouais et sur les rives canadiennes des grand lacs—construits par ce Département et restés sous son contrôle immédiat.

Il y a actuellement sur tout le parcours de notre navigation intérieure 131 phares provinciaux, distribués comme suit :

Entre le détroit de Belle-Ile et Québec, et entre Québec et le Platon	24
Entre Québec et Montréal, à part ceux d'entre Québec et le Platon.	27
A l'Ouest de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et la rivière des Outaouais, sous le contrôle de ce Département	69
Sous le contrôle de particuliers ou de compagnies	11
Total	131

Les dépenses totales faites par le Département des Travaux Publics, pour les phares, les signaux et les bouées, depuis l'Union jusqu'au 30 juin 1867, telles qu'indiquées dans l'Appendice No. 70, pages 504 à 507, s'élevent à $1,002,780.42.

Ce montant comprend les sommes suivantes :—

Coût des principaux phares mentionnés dans l'Appendice No. 62, pages 459 et 460.	$878,624.67	
Frais généraux pour les "phares de l'intérieur," avant le 1er janvier 1857, (voir Rapport des Travaux Publics de cette année.)	119,755.75	
Achat du phare flottant de la Pointe Ste. Claire—voir les Références à la fin de l'Appendice No. 70	4,400.00	
		$1,002,780.42

Pour plus amples renseignements, on trouvera :—

Un état des phares construits par les Maisons de la Trinité de Québec et Montréal—dans l'Appendice No. 70, pages 550, 551.

Un état détaillé des dépenses faites pendant l'année expirée le 30 juin 1867 pour les réparations et la régie des phares dont ce Département a le contrôle—dans l'Appendice No. 1, Etat No. 6, pages 7 et 8.

Un état général des dépenses pour les phares, par le Département des Travaux Publics, depuis l'Union, 10 février 1841—dans l'Appendice No. 62, pages 459 et 460.

Un tableau des phares, signaux et bouées du Canada, indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces ouvrages construits ou en voie de construction et sous le contrôle du département des Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et Montréal, ou de particuliers et de compagnies—dans l'Appendice No. 10, pages 73 à 97.

Une description détaillée des travaux exécutés par le Département pour les phares au-dessus de Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 37, pages 360, 361.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des phares—dans l'Appendice No. 55, page 440.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les glissoires et les estacades ont pour but de faciliter la descente des bois jusqu'aux ports de mer. On peut diviser ces ouvrages en quatre districts, comme suit:

1.—District du Saguenay ;
2.—District de St. Maurice ;
3.—District de l'Outaouais ;
4.—District de la Rivière Trent.

DISTRICT DU SAGUENAY.

RIVIÈRE SAGUENAY.

La Saguenay se jette dans le St. Laurent à 122 milles au-dessous de Québec. Elle vient du Nord-Ouest, et depuis son embouchure jusqu'à la tête du lac St. Jean, elle a 138 milles de longueur.

En remontant la Saguenay, les principaux tributaires que l'on rencontre sont: les rivières " Ste. Marguerite," " aux Outardes," " Valain," " Caribou," " des Terres Rompues," " Pin-gris" venant du Nord et de l'Ouest, sur la rive Nord ; " Petit Saguenay," " St. Jean," " Ha! Ha!" " à Mars," " du Moulin," " Chicoutimi," et " aux Sables," coulant du Sud et du Sud-Ouest, sur la rive Sud.

Les grands tributaires du lac St. Jean, à la tête de la Saguenay, sont: les rivières " Kacuathieue," " Péribonca," venant du Nord-Est, sur la rive Nord du lac, " Mist-Asshini," venant du Nord, et " Assuapmoussoin " coulant du Nord-Ouest, à la tête du lac ; la " Belle-Rivière," la " Kishpahiganish," la " Métabetchoan," " l'Ouiatchoan " et " l'Ouiatchoanish," coulant du Sud-Est, du Sud et du Sud-Ouest, sur la rive Sud du lac, (voir la carte No. VIII).

Les ouvrages du gouvernement sont situés sur le débouché Sud de ce lac, connu sous le nom de la Petite Décharge, et s'étendent sur un espace de six milles, depuis le pied des rapides de Gagnon jusqu'au pied du lac, à 111 milles au-dessus de l'embouchure de la Saguenay.

Ces ouvrages sont :

7 barrages inclinés ou plats, d'une longueur collective de....	919 pieds.
1 digue en coffrage	40 "
2 piliers de dérivation.....	0
1 tête de glissoire.....	0
1 glissoire.....	5,840 "
1 estacade.....	1,344 "
1 magasin.....	24×24 "

Ces ouvrages furent commencés en 1856 et terminés en juin 1860, à l'exception du magasin, qui n'a été construit qu'en 1866. Ils n'ont éprouvé aucun accident jusqu'au printemps de 1867. Pendant les hautes eaux de cette saison, une partie de la glissoire et de l'estacade a été emportée. On s'occupa immédiatement de faire faire les réparations nécessaires, mais elles n'étaient pas encore terminées au 30 juin 1867.

Les dépenses totales faites par le Département, pour la construction de ces ouvrages, s'élève à $44,872.79—voir les Appendices No. 1, page 3; No. 17, pages 136 et 137; et No. 70, page 508.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :—

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans les Appendices No. 11, page 98, et No. 17, pages 136 et 137.

Une description des ouvrages exécutés par le Département, dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 38, page 362.

Les proclamations relatives aux péages sur les glissoires de la Saguenay et les estacades de la rivière Chicoutimi—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Les proclamations au sujet des péages et règlements des glissoires de la Province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie, etc., et le revenu net des glissoires de la province, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

DISTRICT DU ST. MAURICE.

RIVIÈRE ST. MAURICE.

La St. Maurice se jette dans le St. Laurent à Trois-Rivières à 74 milles au-dessus de Québec. Cette rivière coule du Nord et a environ 300 milles de longueur.

Les principaux tributaires sont la Shaouanegane, la Mekinak, la Matawan, le Petit Bostonais, le Grand Bostonais, la Croche, la Vermillon, la Tranche, la Grand Pierriche et la Manouan, outre plusieurs autres cours d'eau moins importants.

Les glissoires et estacades du gouvernement, dans ce district, sont situées sur le St. Maurice et l'un de ses tributaires, la Vermillon.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES, SUR LA RIVIÈRE ST. MAURICE, DANS L'ORDRE DANS LEQUEL ON LES RENCONTRE EN REMONTANT LA RIVIÈRE.

	Distance de l'embouchure.
1°. Embouchure	0 milles.
2°. Chutes des Grès	16 "
3°. Chutes Shaouanegane	20 "
4°. Chutes de la Grand-Mère	29 "
5°. Chute des Petites Piles	31½ "
6°. Chute de La Tuque	100 "
7°. Le Remous de Plamondon	106

TERRITOIRE
DU
AGUENAY ET DU St MAURICE.
Echelle de Milles.
10 5 0 10 20 30 40 50 60 70
Hunter, Rose & Co Ottawa.
L. OSKELANAIO
L. ONAGOIS
R. St MAURICE
L. MANOUAN
L. WABASKOUTIGNAK
R. Manouan
Weymontachinque
Pte. à l'Iroquois
Gr. de Batture
Rapide des G. Roches
Rap. du Coeur
G. Détour
G. R. Pierriche
P. R. Pierriche
R. Tranche
R. Vermillon
R. Matawan
La Fugue
R. Croche
G. R. Bostonais
P. R. Bostonais
R. Métabétchouan
Belle Riv.
R. Métawak
Gr. Mère
Les Hures
Gr. Piles
P. Piles
Gabelle
Forges de Radnor
Batiscan
R. Ste Anne
Platon
R. Jacques Cartier
QUEBEC
R. Montmorency
Pte LEVIS
I. Orléans
Eboulements
Malbaie
FLEUVE St LAURENT
St Thomas
R. Ouelle
Kamouraska
R. du Loup
Tadousac
St Jean
RIVIERE SAGUENAY
St Alphonse
St Alexis
Chicoutimi
R. Chicoutimi
LAC St JEAN
R. Assuwaussoum
R. Ashassiou

Chaud del.

Les ouvrages consistent en :—

43,181 pieds courants d'estacades,
1,000 " de glissoires,
3,316 " de barrages et jétées latérales,
73 piliers d'amarrage,
64 " d'ancrage,
3 maisons pour les gardiens des glissoires, et
6 magasins.

Les ouvrages situés à l'embouchure de la rivière, aux chutes des Grès, de Shaouanegane et de la Grand-Mère, furent construits en 1852, et ouverts au printemps de 1853.

Ceux de la chute de la Tuque furent terminés en 1855 ; ceux des Petites Piles en 1863, et ceux du remous de Plamondon furent commencés en 1866 et terminés autant que le permettaient les fonds votés pour les ouvrages de cette rivière.

Le chenal des rapides de Managance, à 18 milles au-dessus des rapides des Grandes Piles, fut approfondi pendant l'été de 1856 et de 1857.

LA RIVIERE VERMILLON.

Cette rivière coule du Nord-Ouest et se jette dans la St. Maurice, à environ 116 milles de son embouchure. Elle a à peu près 90 milles en longueur.

Les ouvrages faits sur la Vermillon s'étendent depuis environ un mille de son embouchure jusqu'à la chute des Iroquois, cinq milles plus haut.

Ils se composent de :—

2,677 pieds courants d'estacades,
550 " " de glissoires,
682 " " de barrages et jetées latérales,
2 piliers d'amarrage,
1 pilier d'ancrage,
1 maison pour le gardien de la glissoire,
1 Magasin.

Ces ouvrages ont été construits par des particuliers et furent achetés par le gouvernement, en mai 1866, pour la somme de $2,695.52.

Les dépenses totales faites par ce Département, pour la construction de ces ouvrages, s'élèvent à $269,043.03—Voir l'Appendice No. 1, page 3,—No. 17, pages 136 à 138—No. 70, pages 508, 509.

Pour plus amples renseignements on trouvera :—

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans les Appendices No. 12, pages 99 à 105—et No. 17, pages 136 à 139.

Une description des ouvrages exécutés par le Département, dans ce district, durant l'année expirée le 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 39, pages 363 et 364.

Les proclamations relatives aux péages et règlements sur la rivière St. Maurice et les glissoires de la Province,—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparation, de régie, et de perception des péages, etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

DISTRICT D'OUTAOUAIS.

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

Les sources les plus éloignées de l'Outaouais sont situées au Sud-Est de la Baie d'Hudson, près de la 49e parallèle de latitude, où se trouve le plateau qui les sépare des eaux qui coulent vers le Nord.

La partie supérieure de l'Outaouais descend du Nord-Est vers le Sud-Ouest jusqu'au lac Témiscamingue, sur une distance d'environ 300 milles ; elle tourne ensuite subitement au Sud-Est, et suivant cette direction générale sur une distance d'environ 400 milles, elle se jette dans le St. Laurent à la tête et au pied de l'île de Montréal.

Sa longueur totale est d'environ 700 milles, jusqu'à son embouchure principale, au village de Ste. Anne, à la tête de l'île, et elle arrose un territoire d'environ 57,800 milles carrés.

Les plus importants des tributaires de l'Outaouais sont : la rivière du Nord, la rivière Rouge, la Petite Nation du Nord, la Petite Nation du Sud, la rivière du Lièvre, la Gatineau, la Rideau, la Madawaska, la Bonnechère, la Coulonge, la rivière Noire, la Pétéwawa, la rivière du Moine et la Matawan—(Voir la carte No. VII.)

Avant l'Union des provinces en 1841, aucun ouvrage n'avait été construit par le gouvernement sur l'Outaouais ou ses tributaires pour faciliter la descente du bois. Cependant, des particuliers avaient érigé quelques glissoires, et notamment aux chutes de la Chaudière, aux rapides des Chats, au Portage-du-Fort, à l'Ile du Calumet et sur la rivière Madawaska.

Les ouvrages faits aux chutes de la Chaudière, près de la ville d'Outaouais, se composaient de deux glissoires, dont l'une du côté Nord et l'autre du côté Sud de la rivière.

La glissoire du côté Nord a été construite en 1829 par Philémon Wright. Cette glissoire, ainsi que le droit de passage sur la grève vis-à-vis les ouvrages, fut achetée par le gouvernement des provinces-unies du Haut et du Bas-Canada, le 6 octobre 1849, pour la somme de $40,000.

La seconde glissoire fut placée entre les îles qui bordent la rive Sud de la rivière. Elle occupait le chenal qui passait entre l'île de la Chaudière d'un côté et les îles Albert et Victoria de l'autre. Elle fut construite en 1835 par George Buchanan, en vertu d'un permis d'occupation, daté du 7 septembre 1835, accordé pour 10 ans par le gouvernement ; celui-ci en prit possession à l'expiration de ce permis en 1845.

Une autre glissoire fut aussi construite aux Chats par George Buchanan, en vertu d'un permis d'occupation accordé durant bon plaisir par le gouvernement, le 11 février 1835. Le gouvernement en prit aussi possession au bout de 10 ans, en 1845.

Au Portage-du-Fort, la première glissoire fut construite en 1839 par Hugh Bolton, mais elle fut emportée par une inondation en 1840 ; reconstruite en 1841 par John Poupore, sen., elle fut achetée par le gouvernement le 16 avril 1845, pour la somme de $1,700.

Au Calumet, la glissoire était placée dans le chenal qui passe au sud de l'île du Grand Calumet, à l'île du Rocher Fendu. Elle fut construite, avec la permission du gouvernement, vers 1843, par David Moore.

Ce monsieur obtint, le 31 août 1835, un permis du gouvernement qui, en considération de ce qu'il avait construit et entretenu cette glissoire, lui en assurait la possession pour un terme de 10 ans, à charge d'une redevance de $4 par année, avec le privilége de percevoir un péage de 5s. ($1) sur chaque radeau de bois qui passait dans la glissoire.

L'utilité de ces ouvrages ayant été anéantie par de nouveaux ouvrages que fit construire le gouvernement, il fut accordé une compensation de $6,000, par des arbitres, aux héritiers de M. Moore, en 1861.

Les glissoires de la rivière Madawaska furent commencées, avant l'Union, par des fabricants de bois, et poursuivies ensuite par une compagnie en commandite, incorporée par acte du Parlement sous le nom de " Compagnie d'améliorations de la rivière Madawaska," le 17 décembre 1853.

Depuis l'Union des provinces du Haut et du Bas-Canada, en 1841, plusieurs autres ouvrages ont été faits par des particuliers, mais il ne sera fait mention ici que des ouvrages dont le gouvernement a pris possession avec ou sans compensation.

Les premières glissoires construites par le gouvernement, dans le district d'Outaouais, furent commencées en 1843 aux Grandes Chutes et à la Chute Raboteuse, sur la Madawaska, et à la Montagne, au Grand Calumet et aux deux Joachims, sur l'Outaouais.

Les ouvrages du gouvernement qui se rattachent à la descente du bois dans ce district, sont situés sur les rivières suivantes :—

Sur l'Outaouais	11	stations.
" la Gatineau	1	"
" la Madawaska	15	"
" la Coulonge	1	"
" la rivière Noire	1	"
" la Pétéwawa	31	"
" la Rivière du Moine.		

Les dépenses du Département pour la construction de ces ouvrages, sont indiquées dans l'état de l'Appendice No. 1, page 3, et s'élèvent à $762,769.69

Mais pour avoir le coût réel des ouvrages sur cette rivière, il faut déduire les sommes suivantes comprises dans ce total, savoir :

Indemnité payée pour dommages, en 1862–63	$11,520.00		
Coût d'un chemin entre le Portage du Fort et le Calumet		23,302.56	
Pont sur la rivière aux Atocas	$ 500		
" " Hattfield	3,000		
" " Bonnechère	1,200		
" " Madawaska	4,000		
		8,700.00	
			43,522.56

Coût total des glissoires de l'Outaouais $719,247.13

Pour plus de détails—voir l'Appendice No. 70, pages 509 à 513.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR L'OUTAOUAIS.

Les distances indiquées ont été prises sur les cartes les plus récentes en suivant le chenal par lequel le bois descend la rivière.

Noms des stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Ste. Anne.
1. Carillon	27 milles.
2. Chaudière. { Côté nord, Hull. / Côté sud, Outaouais. }	98 "
3. Petite Chaudière	100 "
4. Remous	102 "
5. Les Chats	131 "
6. La tête des Chats	134 "
7. Les Chenaux	152 "
8. Portage du Fort	156 "
9. La Montagne	161 "
10. Les Calumets	163 "
11. Les deux Joachims	249 "

Les ouvrages à ces 11 stations consistent en :

2,000 pieds courants de canaux ;
3,834 " " de glissoires ;
29,855 " " d'estacades ;
8,655 " " de barrages ;
345 " " de têtes de glissoires ;
1,981 " " de ponts ;
52 piliers ;
3 maisons de gardiens des glissoires ;
3 magasins ;

1. *Carillon.*—A Carillon, les ouvrages furent commencés en 1857, terminés en 1859, et augmentés en 1860 et 1861.

2. *La Chaudière (côté nord).*—On a déjà dit que la glissoire contruite par M. Wright en 1829, avait été achetée par le gouvernement en 1849. En 1861 et 1862, l'ancienne glissoire fut enlevée, et l'on contruisit deux glissoires neuves, suffisamment grandes pour permettre aux radeaux d'y passer.

La Chaudière (côté Sud).—On a dit aussi que la glissoire construite ici par M. Buchanan, entre les îles de la Chaudière et Victoria et Albert, comme entreprise privée, avait passé sous le contrôle du gouvernement en 1845.

La même année, le gouvernement ajouta quatre nouvelles glissoires en cet endroit ; et, plus tard, des barrages, empellements, estacades, etc., afin de faciliter l'usage des pouvoirs d'eau.

3. *La Petite Chaudière.*—La glissoire se trouve ici sur le côté nord des rapides, et a été construite en 1845 et 1846.

4. *Le Remous.*—Des estacades et jetées ont été construites ici en 1857 et 1858.

5. *Les Chats.*—Le gouvernement prit possession, en 1845, de l'ancienne glissoire construite ici par M. Buchanan comme entreprise privée. Une nouvelle glissoire, assez, grande pour laisser passer les radeaux, y fut construite en 1845 et 1846.

6. *La tête des Chats.*—Des piliers d'amarrage ont été construits ici en 1857.

7. *Les Chenaux.*—L'estacade a été complétée en 1860.

8. *Portage du Fort.*—Le gouvernement prit possession, en 1845, des anciens ouvrages construits ici par des particuliers, et ils furent reconstruits tels qu'ils sont aujourd'hui en 1851 et 1852.

9. *La Montagne.*—Il a été construit une glissoire ici en 1843 ; elle fut agrandie entre les années 1845 et 1848, et de nouveau en 1852.

10. *Le Calumet.*—Les anciens ouvrages ont été achetés par le gouvernement. De nouvelles glissoires furent construites en 1843 et améliorées en 1845. La glissoire inférieure fut construite en 1862.

11. *Les Joachims.*—Une glissoire et un barrage furent commencés en 1843. Une partie des ouvrages fut emportée par le courant, au printemps de 1844, mais elle fut immédiatement reconstruite. Ils furent de nouveau gravement endommagés en 1845 et reconstruits en 1846 et 1847. Des embarras qui se trouvaient dans le chenal du Rocher Capitaine, à une vingtaine de milles au-dessus des Joachims, furent enlevés en 1844 et 1854.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Un état sur les pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur la rivière des Outaouais —dans l'Appendice No. 25, pages 312 à 315.

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118 ; et dans l'Appendice No. 17, pages 138 à 145.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Les proclamations relatives aux péages sur les glissoires de Carillon et sur les estacades de la Chaudière et des Chenaux—dans l'Appendice No. 55 page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparation, de régie et de perception des péages etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68 pages 482 à 484.

RIVIÈRE GATINEAU.

En remontant l'Outaouais, le premier tributaire que l'on rencontre et sur lequel se trouvent des ouvrages du gouvernement, est la Gatineau. Cette rivière coule du Nord et tombe dans l'Outaouais, à environ 96 milles de son embouchure à Ste. Anne. Sa longueur est d'environ 400 milles, et elle arrose un territoire d'environ 9,000 milles carrés.

Les ouvrages du gouvernement, sur la Gatineau, sont groupés en une seule station à environ 1 mille de l'embouchure de la rivière.

Ces ouvrages sont :

3071 pieds courants de canaux ;
4138 " " d'estacades ;
52 " " de ponts ;
10 piliers ;
1 maison pour le gardien de la glissoire.

Le canal et l'estacade furent faits en 1848-49. Les ouvrages furent agrandis et reconstruits en 1864.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118 ; et dans l'Appendice No. 17, pages 144, 145.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Les proclamations relatives aux péages sur les glissoires de Carillon et sur les estacades de la Chaudière et des Chenaux—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie et de perception des péages etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

RIVIÈRE MADAWASKA.

En remontant l'Outaouais, c'est le second tributaire que l'on rencontre, sur lequel le gouvernement a fait placer des ouvrages pour la descente du bois. La longueur de la Madawaska est d'environ 240 milles, et elle arrose un territoire d'environ 4100 milles carrés. Elle coule du Sud et se décharge dans l'Outaouais à 136 milles de Ste. Anne.

Noms des stations de glissoires et d'estacades, désignées suivant l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant la Madawaska :—

1. Embouchure de la rivière,
2. Arnprior,
3. Rapides Plats,
4. Ile Balmer,
5. Burnstown,
6. Rapides Long,
7. Springtown,
8. Lac Calabogie
9. Les Grandes Chutes,
10. Chute rabotteuse,
11. Rapides Boniface,
12. Ile-aux-Canards,
13. Chute Bailey,
14. Rapides la Chaîne,
15. Ruisseau d'Opéongo

Les ouvrages à ces stations consistent en :—

1,750 pieds courants de glissoires,
18,179 " d'estacades,
4,080 " de barrages,
182 " de ponts,
43 piliers,
1 maison de gardien de glissoire, et
1 boutique.

Les ouvrages construits par la compagnie d'amélioration de la rivière Madawaska, sont situés dans le haut de la rivière. Les premiers ouvrages faits par le gouvernement sur cette rivière, furent commencés en 1843, et ils furent graduellement prolongés suivant les besoins.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118 ; et dans l'Appendice No. 17, pages 146 à 151.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie et de perception des péages, etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

RIVIERE COULONGE.

La rivière Coulonge est le troisième tributaire de l'Outaouais, en remontant, sur lequel le gouvernement a fait placer des glissoires et des estacades.

Cette rivière arrose un territoire d'environ 1,800 milles carrés, et elle est longue d'environ 160 milles. Elle vient du nord et se décharge dans l'Outaouais à 184 milles au-dessus de l'embouchure de cette rivière, à Ste. Anne.

Les seuls ouvrages construits par le gouvernement sur cette rivière sont : une glissoire à billots de 2,956 pieds de longueur, terminée en mai 1865, un barrage de 173 pieds de longueur à la tête de la chute, et une maison pour le gardien de la glissoire. D'anciens ouvrages construits par des particuliers et nécessaires au fonctionnement de la nouvelle glissoire furent achetés par le gouvernement (en vertu d'une sentence arbitrale rendue le 20 février 1867), pour la somme de $4,312.18. Au-dessus des glissoires du gouvernement, il y a quelques autres ouvrages appartenant à des particuliers.

Pour plus amples renseignements on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118, et dans l'Appendice No. 17, pages 150, 151.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut. les frais de réparations, de régie et de perception des péages, etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

RIVIERE NOIRE.

En remontant l'Outaouais, la rivière Noire est le quatriéme tributaire sur lequel le gouvernement a placé des ouvrages.

Cette rivière coule du Nord et se jette dans l'Outaouais à environ 193 milles au-dessus de St. Anne.

Elle est longue d'environ 128 milles, et le territoire qu'elle arrose est d'à-peu-près 1,120 miile carrés.

Les glissoires qui se trouvent ici furent construites par des particuliers il y a une trentaine d'années, et ils les renouvelèrent plusieurs fois.

Ces ouvrages furent achetés par le gouvernement en 1867, au prix (fixé par arbitrage) de $12,500.

Les ouvrages, à cette station, consistent en :—

1,139	pieds courants	d'estacades,
873	"	de glissoire,
346	"	de pilier de dérivation,
135	"	de barrage plat.

Pour plus amples reuseignements, on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118, et dans l'Appendice No. 17, pages 150, 151.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie et de perception des péages, etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture, jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 67, pages 482 à 484.

RIVIERE PETEWAWA.

C'est le quatrième tributaire de l'Outaouais, en remontant, où le gouvernement a fait construire des glissoires et des estacades.

La longueur de la Pétéwawa est d'environ 138 milles ; cette rivière arrose un territoire d'environ 2,200 milles carrés et coule du sud vers l'Outaouais, où elle tombe à 218 milles de Ste. Anne.

A un mille de son embouchure la Pétéwawa se divise en deux bras. Dans cet espace d'un mille, il y a sept stations ; il y en a seize sur le bras nord et huit sur le bras sud.

NOMS DES STATIONS où l'on a construit des estacades et glissoires, suivant l'ordre dans lequel on les rencontre en remontant la rivière :—

ARTÈRE PRINCIPALE.

1. Embouchure,
2. 1ère chute,
3. 2ème chute,
4. 3ème chute,
5. Bois dur,

BRAS NORD.

1. Rapide du Demi-Mille, ;
2. Chute Croche ;
3. Entre les Grandes Chutes et le lac Traverse ;
4. Rapides Thompson ;
5. Rapides Sawyer ;
6. Rapides Meno ;
7. Au-dessous du lac à la Truite ;
8. Gros Remous ;
9. Ile aux Cèdres ;
10. Pied de la Chute du Diable ;
11. Chute du Diable ;
12. Coude des Rapides ;
13. Pied du Loug Sault ;
14. Milieu du Long Sault ;
15. Tête du Long Sault ;
16. Entre le Long Sault et le Lac des Cèdres (rive sud) ;
17. Entre le Long Sault et le Lac des Cèdres (rive nord) ;
18. Lac des Cèdres.

BRAS SUD.

1. Première glissoire ;
2. Seconde glissoire ;
3. Troisième glissoire ;
4. Quatrième glissoire ;
5. Cinquième glissoire ;
6. Sixième glissoire ;
7. Septième glissoire ;
8. Huitième glissoire.

Enumération des ouvrages aux 31 stations précédentes :

SUR L'ARTÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds courants de glissoires ;
8,469 " d'estacades ;
2,077 " de barrages ;
7 piliers.

SUR LE BRAS NORD.

480 pieds courants de glissoires,
2,671 " d'estacades,
1,131 " de barrages,
23 piliers.

SUR LE BRAS SUD.

2,134 pieds courants de glissoires,
388 " de barrages.

Les ouvrages du gouvernement sur cette rivière furent commencés en 1857, et ont été augmentés graduellement depuis. Plusieurs ouvrages importants y furent ajoutés en 1863 et 1864.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 114 à 117, et dans l'Appendice No. 17, pages 152 à 155.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de la Pétéwawa et de toute la Province, dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie et de perception des péages, etc., et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867, dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

RIVIERE DU MOINE.

Le sixième et dernier tributaire de l'Outaouais sur lequel il a été fait des ouvrages par le gouvernement, est la rivière du Moine.

Cette rivière est longue d'environ 120 milles, et elle arrose un territoire d'à-peu-près 1,600 milles carrés.

Elle vient du Nord et se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles au-dessus de Ste. Anne.

La première glissoire fut construite en 1851–52, par une société en commandite, incorporée le 25 janvier 1851, sous le nom de : Compagnie des estacades et glissoires de la rivière du Moine." Les ouvrages furent agrandis et améliorés par le gouvernement entre 1862 et 1864.

Les ouvrages sur cette rivière se composent d'un pilier et d'une estacade d'arrêt, à son embouchure, d'une glissoire à billots et d'une série de barrages commençant à l'embouchure. On peut les énumérer comme suit :

300	pieds courants	de glissoires,
800	"	d'estacades,
1334	"	de barrages,
6	piliers.	

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Une description détaillée de la condition actuelle des ouvrages—dans l'Appendice No. 13, pages 117 et 118, et dans l'Appendice No. 17, pages 156, 157.

Une description des ouvrages exécutés par le Département dans ce district, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 40, pages 365 et 366.

Les proclamations relatives aux péages et règlements des glissoires de l'Outaouais et de toute la province—dans l'Appendice No. 55, page 439.

Un état montrant le revenu brut, les frais de réparations, de régie, et de perception des péages et le revenu net des glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 68, pages 482 à 484.

CHEMINS ET PONTS.

BAS-CANADA.

Le systéme qui a présidé à l'établissement de la plupart des chemins du Bas-Canada, formait partie du régime féodal implanté dans la colonie par les édits et ordonnances de Louis XIV. Ces chemins ont été construits et entretenus, sous le contrôle du Grand Voyer, par chaque propriétaire sur l'étendue qui traversait ses terres. Le Grand Voyer était investi de grands pouvoirs . C'est lui qui traçait le parcours des chemins et les parties qu'il jugeait trop onéreuses pour être exécutées d'après le mode ordinaire, étaient déclarées *ouvrages publics* et tombaient à la charge d'un certain nombre de personnes qu'il désignait à volonté.

Les pouvoirs du Grand Voyer furent transférés en 1832 à des *commissaires de chemins*, qui les exercèrent jusqu'en 1841 époque à laquelle les chemins passèrent en grande partie sous le contrôle des municipalités. Ce dernier système est encore en vigueur de nos jours.

HAUT-CANADA.

Dans le Haut-Canada, dès 1793, lors de la première session du parlement à Newark, il fut passé un acte plaçant les chemins sous le contrôle de surveillants élus par les contribuables résidants. Ce surveillant était investi de pouvoirs à peu près les mêmes que ceux du Grand Voyer, dans le Bas-Canada.

La loi imposait à tout contribuable le travail obligatoire (statute labor) pour la construction et l'entretien des chemins. La somme de travail ainsi exigée pouvait varier de 3 a 12 jours par tête, à la décision du surveillant et suivant les besoins du chemin.

Ce système qui imposait la même somme de travail au pauvre colon et au grand propriétaire souleva des murmures. On le modifia en proportionnant au montant des contributions de chaque individu, le nombre de jours de travail obligatoire.

En vertu de l'acte municipal 13 et 14 Vic. chap. 15, les chemins du Haut-Canada, depuis 1850, sont entièrement sous le contrôle local, excepté certains grands chemins.

Ce n'est qu'en 1804 pour le Haut-Canada et en 1815 pour le Bas-Canada que le gouvernement commença à venir en aide aux colons en appliquant une partie de revenu à la construction de chemins. Ces allocations, minimes d'abord, se sont élevées peu à peu à des sommes considérables..

Les grands voies publiques de communication qui dans le Haut comme dans le Bas-Canada ne furent pas transférés aux municipalités restèrent sous le contrôle du gouvernement. Le système suivi dans la construction l'entretien et la régie de ces divers chemins n'est pas le même dans tous les cas.

Le Département des Travaux Publics a fait quelques-uns des grands chemins des deux provinces du Haut et du Bas-Canada.

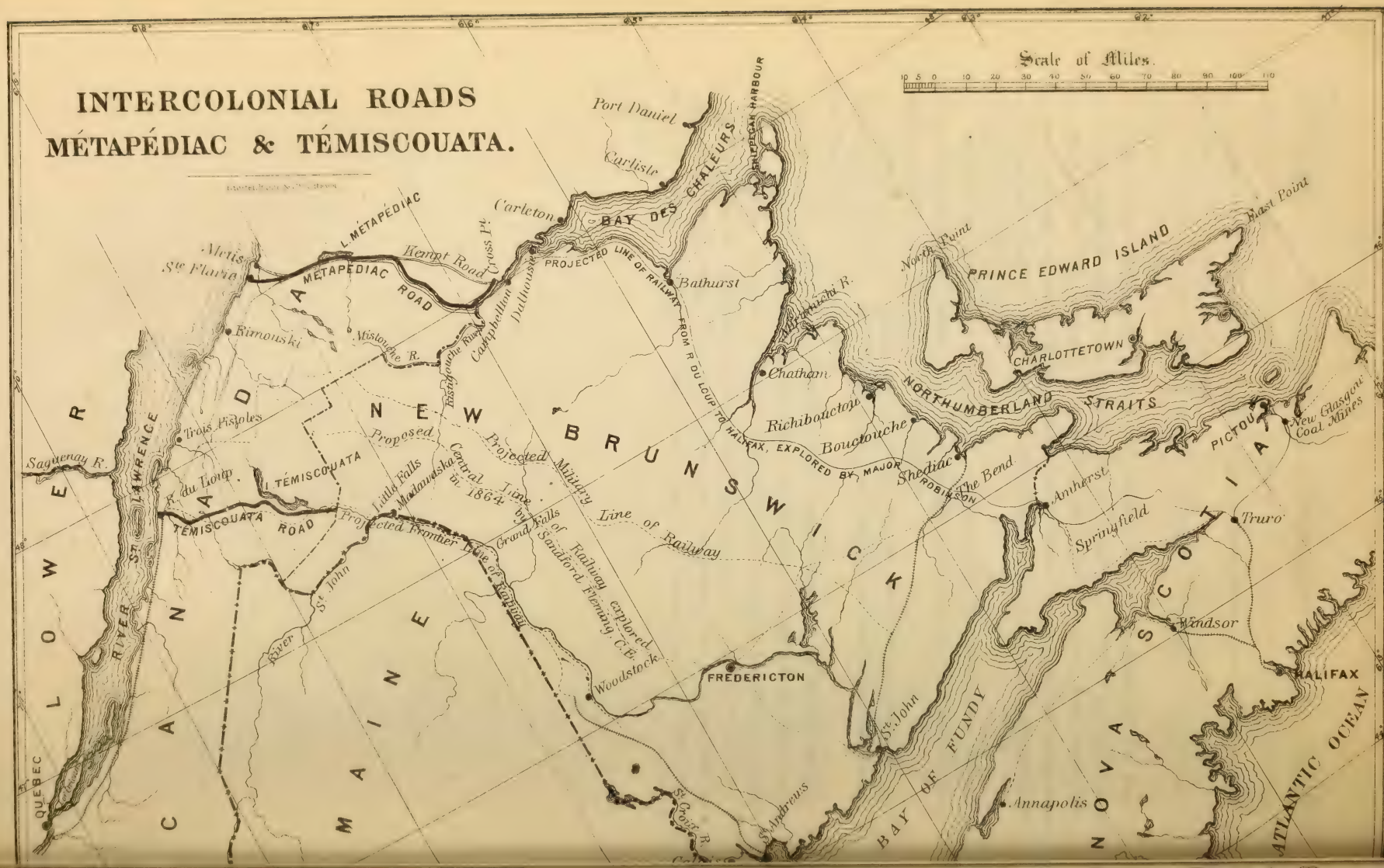
Les chemins désignés sous le nom de "Chemins de Colonisation" sont faits par le bureau de l'Agriculture.

Les chemins désignés sous le nom de "Chemins à barrières" sont construits, améliorés et entretenus, par des syndics nommés par Son Excellence. Divers actes du Parlement autorisent l'octroi et l'avancement d'une portion des fonds nécessaires à leur construction, et permettent aux syndics de réaliser la balance sous forme d'emprunt et avec une garantie sur les péages prélevés en vertu des actes relatifs aux chemins, ou même quelquefois sous la garantie de la province.

Les chemins et les ponts construits par ce département sont généralement transférés aux municipalités où ils passent, ou à des compagnies, qui sont autorisées à prélever des péages pour subvenir à l'entretien de ces chemins.

Le tableau suivant contient les noms des chemins construits ou entretenus par le département, l'indication de leurs parcours, leur longueur, la date de leur achèvement et leur coût, depuis l'Union en 1841.

On trouvera, dans l'Appendice, d'autres renseignements sur les comtés, cantons et seigneuries traversés par les diverses sections des chemins—la longueur de chaque chemin et sa description, expliquant si c'est un chemin ordinaire, gravelé, planchéié ou empierré —la description des principaux ponts des divers chemins,—le coût de construction des chemins et ponts, avant et depuis l'Union,—et l'on pourra voir s'ils ont été vendus cédés ou abandonnés, ainsi que la date de la vente et la somme pour laquelle ils ont été vendus.


INTERCOLONIAL ROADS
MÉTAPÉDIAC & TÉMISCOUATA.
Scale of Miles.
Port Daniel
Carlisle
Carleton
BAY DES CHALEURS
PAPESCIAC HARBOUR
Cross Pt.
Kempt Road
Metis
Ste Flavie
MÉTAPÉDIAC ROAD
Bathurst
PROJECTED LINE OF RAILWAY FROM R. DU LOUP TO HALIFAX, EXPLORED BY MAJOR ROBINSON
Dalhousie
Campbellton
Bonaventure River
Matapedia R.
Rimouski
Mistouche R.
Chatham
Richibouctou
Bouctouche
Shediac
The Bend
North Point
PRINCE EDWARD ISLAND
East Point
CHARLOTTETOWN
NORTHUMBERLAND STRAITS
PICTOU
New Glasgow Coal Mines
Trois Pistoles
Saguenay R.
R. du Loup
TÉMISCOUATA
TÉMISCOUATA ROAD
Proposed Central Line in 1864
Projected Mihidry Line of Railway
Little Falls
Madawaska
Projected Frontier Line of Railway
Grand Falls
Railway explored by Sandford Fleming C.E.
St. John River
Woodstock
FREDERICTON
St. John
Amherst
Springfield
Truro
Windsor
HALIFAX
Annapolis
St. Croix R.
St. Andrews
BAY OF FUNDY
ATLANTIC OCEAN
QUEBEC
LOWER CANADA
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
MAINE
ST. LAWRENCE RIVER

LISTE DES CHEMINS

Construits, améliorés ou en voie de construction, sous le Département des Travaux Publics, les sommes dépensées sur ces chemins, y compris les grandes routes provinciales qui s'étendent depuis le Bassin de Gaspé, sur la rive Sud du Golfe St. Laurent, et depuis Portneuf, sur la rive Nord du fleuve St. Laurent, à 181 milles au-dessous de Québec, Bas-Canada, jusqu'à Sandwich, sur la rivière Détroit, et Port Sarnia, au pied du lac Huron, Haut-Canada.

NOMS DES CHEMINS.	Longueur du chemin complété, en milles.	Longueur du chemin déjà construit, en milles.	Date de l'achèvem'nt.	Frais de construction depuis l'Union, 10 fév. 1841.
BAS-CANADA.				$ cts.
Depuis l'embouch. de la Métapédiac, le long du Ristigouche, jusqu'au débouché Sud du chemin Kempt. Inclus ci-dess. dans le ch. Métapédiac.	.....	.....	.....	2,922 76
Chemin de la rive Nord de la Baie des Chaleurs, depuis l'extrémité du chemin Kempt, à la tête de la Baie des Chaleurs jusqu'à la tête de la Baie de Gaspé, sur sa rive Sud, y compris 2¾ milles d'un embranchement à la Belle Anse....	176.75	176.75	1847	96,751 83
Chemin riverain, depuis l'extrémité du chemin de la rive Nord de la Baie de Gaspé, tournant le Cap Arnold et remontant la branche Nord-Ouest de la Baie de Gaspé, sur la rive Sud, jusqu'à la Pointe aux Navets; de là passant sur la rive Nord de cette branche, par la traverse où l'on propose de placer un chaland, et longeant la rive Nord de la baie jusqu'à la Péninsule	12.00	3.50	Inachevé.	1,995 00
Depuis la péninsule, vers l'Est, le long de la rive Nord de la Baie de Gaspé, jusqu'à la Grande Grève, près du Cap de Gaspé	10.00	10.00	1864	6,700 00
Depuis la péninsule, sur la rive Nord de la Baie de Gaspé, jusqu'à l'Anse au Griffon ou à l'intersection du chemin de la rive Sud du St. Laurent.	7.50	7.50	1861	5,700 00
Chemin du Golfe, rive Sud, depuis le Cap des Rosiers jusqu'à Québec, long de 426½ milles dont 228¼ construits par les habitants, 86½ par le gouvernement, (69⅜ entre Métis et le Cap de Chatte et 17⅛ entre Latourelle et le Cap des Rosiers), et 111¾ encore à construire entre Latourelle et la Grande Rivière au Renard	198.25	86.50	1866	46,555 63
Chemin Kempt, depuis Métis, sur le St. Laurent, jusqu'à la Pointe à la Croix, à la tête de la Baie des Chaleurs	97.75	97.75	1832	29,064 00
Chemin Métapédiac, depuis Ste. Flavie sur le St. Laurent, jusqu'à la Pointe à la Croix, Baie des Chaleurs, (y compris le chemin Ristigouche)...	110.50	Presque 110.50	achevé. 1867	187,870 85
Chemin Témiscouata, depuis la Rivière du Loup, sur le St. Laurent, jusqu'à la frontière entre le Canada et le Nouveau-Brunswick (terminé en 1861, sauf 1¾ milles achevés en 1867 seulement)	67.00	67.00	1867	204,376 01

LISTE DES CHEMINS

Construits, améliorés, ou en voie de construction, sous le Département des Travaux Publics, les sommes dépensées sur ces chemins, etc.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS.	Longueur du chemin complété, en milles.	Longueur du chemin déjà construit, en milles.	Date de l'achèvement.	Frais de construction depuis l'Union, 10 fév. 1841.
BAS-CANADA—*Suite.*				$ cts.
Chemin du Golfe, rive Nord, depuis Portneuf jusqu'à Québec, long de 176 milles dont 69½ milles construits principalement par les habitants, 58½ par le dép. des Travaux Publics, et 48 milles restant à faire surtout entre Portneuf et Ste. Catherine, à l'ouest de l'emb. de la riv. Saguenay.	106.50	58.50	Inachevé.	19,878 28
N. B.—Sur les 58½ milles construits par le départ., 29 se trouvent entre Portneuf et St. Catherine et ont coûté $8,569.48, 29½ ont été faits entre la Baie St. Paul et St. Joachim dont le coût s'élève à $11,305.80. Cette somme n'est pas mentionnée dans l'appendice No. 19, n'ayant pas été établie lorsque l'appendice a été préparé.				
Chemin de Malbaie et de la Grande Baie, depuis le lac Nairn ou la seigneurie de la Malbaie, jusqu'au village de St. Alexis (Bagot) sur la baie des Ha ! Ha ! (Grande Baie), rivière Saguenay.	63.00	25.00 38.40	Chem. d'été " d'hiv.	15,956 73
Chemin Cartier sur le côté est de la rivière Malbaie, depuis la Malbaie jusqu'à son intersection avec le chemin de l'Anse St. Jean, (chemin d'hiver construit par le Bureau d'Agriculture en 1864)	36.75	36.75	Inachevé.	800 00
Chemin Kennébec entre la Pointe Lévis et la frontière entre le Canada et les Etats-Unis.....	90.50	90.50	1851	13,022 13
Chemin Gosford traversant les seigneuries de St. Giles et de Ste. Croix et les cantons de Nelson, Inverness, Halifax, Ireland, Wolfston, Ham, Weedon, ou depuis la rivière Beaurivage jusqu'à la ligne Dudswell.....	62.50	62.50	1843	43,666 60
N. B.—Le chemin Gosford s'étend depuis le pont de la Chaudière jusqu'à Sherbrooke, distance de 121 milles, dont 62½ milles seulement ont été faits ou améliorés par le Département des Travaux Publics.				
Chem. d'Arthabaska, depuis Gentilly, sur le St. Laurent, jusq. St. Norbert d'Arthabaska, 28.50 milles et depuis l'église d'Inverness, sur le chemin Gosford, jusqu'au terminus de Kingsey, *via* St. Norbert. 49.20 "	77.70	77.70	1848	62,175 35
Chemin de Chambly, jusqu'à la frontière, à Hereford, par St. Césaire, Granby et l'embouchure du lac Memphremagog.....	100.92	100.92	1850	133,754 72
Chemin de Granby et Sherbrooke, long de 45 milles. Le Département des Travaux Publics n'a fait de dépenses que sur 7 milles de ce chemin.....	7.00	7.00	1848	1,920 00
Chemin de St. Jean au Carrefour à Spier, par St. Athanase	14.67	14.67	1848	38,268 23

LISTE DES CHEMINS

Construits, améliorés ou en voie de construction, sous le Département des Travaux Publics, les sommes dépensées sur ces chemins, etc.—*Suite.*

NOM DES CHEMINS.	Longueur du chemin complété, en milles.	Longueur du chemin déjà construit, en milles.	Date de l'achèvement.	Frais de construction depuis l'Union 10 fév. 1841.
BAS-CANADA—*Suite.*				$ cts.
Du Carref. Spier à Stanstead par le Carref. de Brome.	60.00	60.00	1853	16,641 47
Chemin de la Montagne Sutton	4.50	4.50	1847	3,575 20
Chemin de la Montagne Potton	8.00	8.00	1848	3,334 93
Chemin de Caughnawaga et Chateauguay, entre le village de Caughnawaga et la ligne Seigneuriale de Chateauguay	2.81	2.81	1866	3,527 7
Chemin de Caughnawaga et Ste. Martine, entre le village de Caughnawaga et le chemin qui mène à Ste. Martine	3.35	3.35		
Chemin de St. Anne à la ligne provinciale, depuis le village de Ste. Anne, à la tête de l'Ile de Montréal, jusqu'à la ligne frontière entre le Haut et le Bas-Canada, le long de la rive nord du St. Laurent	30.25	30.25	1860	82,770 43
Chemin du Portage du Fort au Calumet ou le Portage des Chats	7.71	7.71	1859	23,302 56
Montant indiqué dans l'App. No. 19, p. 174, $1,033,-220.98, auquel il faut ajouter $11,305.80 entrés ci-dessus pour le Chemin des Caps, cette somme ayant été établie depuis	1,355.91	1,187.66	.....	1,044,526 78
A déduire le chemin Kempt, construit avant l'Union.	97.75	97.75	.....	29,064 00
Total dans le Bas-Canada, depuis l'Union, jusqu'au 1er juillet 1867	1,258.16	1,089.91	.....	$1,015,462 78
(168.25 milles sont inachevés sur les ch. ci-dessus.)				
HAUT-CANADA.				
Chemin de l'Orignal à Outaouais	46.00	46.00	1852	23,756 00
Chemin d'Outaouais à Pembroke. (Dépenses faites sur une partie du chemin seulement)	85.00	85.00	1852	5,173 82
Ch. de Lancaster et Hawkesbury, depuis le lac St. François, jusqu'à la Rivière Outaouais. (Dép. faites pour réparat. et pour 7 m. de ch. neuf.	40.50	40.50	1843	11,295 30
Chemin de Cornwall à l'Orignal	56.00	56.00	1847	3,581 72
Chemin de Prescott à la ville d'Outaouais. (Frais de réparations)	60.00	60.00	1853	3,930 70

LISTE DES CHEMINS

Construits, améliorés ou en voie de construction, sous le Département des Travaux Publics, les sommes dépensées sur ces chemins, etc.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS.	Longueur du chemin complété, en milles.	Longueur du chemin déjà construit, en milles.	Date de l'achèvement.	Frais de construction depuis l'Union 10 fév. 1841.
HAUT-CANADA—*Suite.*				$ cts.
Chemin de Kingston à la ville d'Outaouais. (Frais de réparations.)	164.00	164.00	1853	6,000 00
Chemin de Lancaster, 2 milles à l'est du village	4.20	4.20	1863	8,284 00
Chemin du Côteau à Cornwall, non compris le chemin de Lancaster, (amélioré et réparé à la suite des inondations acusées par les barrages, à la tête du canal Beauharnois.)	26.00	26.00	1854	17,403 67
Chemin de Kingston et Napanee. (Frais pour améliorations)	25.00	25.00	1847	4,373 30
Chemin de Port Hope au lac Rice	9.50	9.50	1845	29,146 29
Chemin de Peterborough et Norwood	23.50	23.50	1850	3,267 43
Chemin de Peterborough et Lindsay	23.00	23.00	1850	1,000 00
Ch. de Scugog et du Détroit (Narrows), lac Simcoe, 45 mil. (Dép. sur 14 milles depuis la riv. Talbot.)	14.00	14.00	1848	8,000 00
Chem. de Whitby, ou havre Windsor, au lac Scugog.	19.00	19.00	1851	38,274 89
Chemin du Détroit du lac Sincoe à la baie de l'Esturgeon, ou Portage Coldwater	22.00	22.00	1848	16,787 10
Chemin de Toronto à Penetanguishene. (y compris la rue Yonge ou chemin de York Nord, long de 33½ mil. et conduisant à Holland's Landing.)	90.00	90.00	1853	
Chemin de Bradford à Bondhead	7.00	7.00	1849	213,700 61
Chemin de Bonhead à Barrie	22.00	22.00	1848	
Chemin de Toronto à Saugeen, lac Huron, 146 milles.	Arpenté	seulement, ava	nt 1849, par le	gouvernement.
Chemin de Toronto au Côteau Rouge. (Kingston ou chemin de York Est)	17.00	17.00	1847	25,672 13
Chemin de Toronto à Springfield. (Chemin Dundas ou York Ouest.) (Amélioré par le gouv.)	16.25	16.25	1847	.....
Chemin de Toronto vers l'ouest sur la rive du lac..	4.00	4.00	non consta	tée.
Ch. de Dundas et Owen Sound. (Construit en partie.)	114.00	114.00	1852	22,111 07
Chemin de Grimsby à Queenstown	31.25	31.25	1849	45,609 08
Chemin d'Hamilton à Port Dover, entre le lac Ontario et le lac Erié	37.00	37.00	1846	170,358 85
Ch. d'Hamilton à Brantford, y comp. le ch. des Marais de la Grande Rivière et celui d'Ancaster...	23.75	23.75	1846	39,953 35
Chemin de Brantford à London	57.50	57.50	1844	199,098 22

LISTES DES CHEMINS

Construits, améliorés ou en voie de construction, sous le Département des Travaux Publics, les sommes dépensées sur ces chemins, etc.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS.	Longueur du chemin complété, en milles.	Longueur du chemin déjà construit, en milles.	Date de l'achèvement.	Frais de construction depuis l'Union 10 fév. 1841.
HAUT-CANADA—*Suite.*				$ cts.
Chemin de London et Port Stanley	26.50	26.50	1844	128,794 37
Chemin du havre de Rondeau à Chatham et Amherstburgh	10.00	10.00	1847	9,375 85
Ch. dep. Chatham jusq. la Jonction du ch. de Port Stan. à London, ou ch. de London à Chatham	59.75	59.75	1845	156,700 47
Chemin de Maidstone Cross et Chatham	50.00	50.00	1849	18,496 59
Chemin d'Amherstburgh et Maidstone Cross	16.00	16.00	1849	
Chemin d'Amherstburgh à Sandwich	14.00	14.00	1846	3,845 63
Chemin de Sandwich et Maidstone Cross	12.00	12.00	1845	7,790 23
Chemin de Tecumseth, entre Sandwich et Chatham.	52.00	52.00	1842	4,223 15
Chemin de London à Port Sarnia	61.50	61.50	1844	74,560 68
Total pour le Haut-Canada, depuis l'Union, jusqu'au 1er juillet 1867	1,339.20	1,339.20	.....	1,300,564 50
Total pour le Bas-Canada. Rapporté	1,258.16	1,089.91	.....	1,015,462 78
Total pour le Bas et le Haut-Canada, depuis l'Union, jusqu'au 1er juillet 1867, y compris $91,095.72 dépensés pour des ponts	2,597.36	2,429.11	.....	$2,316.027 28

La dépense totale indiquée dans l'Appendice No. 19, page 177, est de $2,304,721.48; dans l'état précédent on a ajouté une somme de $11,305.80 pour le coût du " Chemin des Caps " qui n'avait pas été établi lorsque l'Appendice No. 19 a été préparé.

Le coût total des ponts construits par ce Département, depuis l'Union jusqu'au 30 juin 1867, tel qu'indiqué dans l'Appendice No. 20, pages 184 à 195, s'élève à $560,285.08.

Les dépenses faites avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement ou autres, sur les chemins et les ponts du Canada, se trouvent dans l'Appendice No. 70, pages 517 à 522.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Un état tabulaire des routes confectionnées, améliorées ou en voie de confection, sous

le contrôle du Département des Travaux Publics, indiquant leur prix de revient avant et depuis l'Union, dans l'Appendice No. 19, pages 170 à 177.

Un état tabulaire des chemins à barrières, sous le contrôle de syndics, indiquant leur prix de revient avant et depuis l'Union—dans l'Appendice No. 19, pages 178 à 183.

Un état tabulaire montrant les dimensions, le coût, etc., des ponts construits, en voie de construction, améliorés ou réparés par ce Département—dans l'Appendice No. 20, pages 184 à 195.

La description du chemin Métapédiac, dans l'Appendice No. 18, pages 162 à 169.

La description des ouvrages exécutés par ce Département sur les chemins de Métapédiac et de Ristigouche, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 42, pages 369 à 372.

La table des distances entre Québec et le Bassin de Gaspé par le chemin Métapédiac et par celui du Golfe, de la rive sud—dans l'Appendice No. 20½, pages 196 et 197.

La table des distances entre Québec et Halifax, par le chemin Métapédiac—dans l'Appendice No. 20½, page 198.

La table des distances entre Québec et Halifax par le chemin Témiscouata—dans l'Appendice No. 20½, Etats Nos. 4, 5 et 6, page 199.

La table des distances entre Québec et St. Andrews, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata—dans l'Appendice No. 20½, page 200.

La table des distances entre Québec et St. Jean, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata—dans l'Appendice No. 20½, Etats Nos. 8 et 9, pages 201 et 202.

Un état tabulaire des distances depuis Halifax, St. Jean, Portland et Québec jusqu'à Liverpool—dans l'Appendice No. 20½, page 203.

La position des chemins militaires de Témiscouata et Métapédiac, sur la carte No. IX.

Un état des ponts et chemins vendus ou devant l'être, abandonnés, etc.—dans l'Appendice No. 26, pages 318 à 327.

Les proclamations au sujet des péages et règlements des chemins et des ponts—dans l'Appendice No. 55, pages 440 et 441.

Un sommaire des actes relatifs aux chemins à barrières du Bas-Canada—dans l'Appendice No. 57, pages 443 à 450.

Un tableau descriptif de la rivière St. Jean, depuis Frédéricton jusqu'au Grand Sault, Nouveau-Brunswick—dans l'Appendice No. 20½, page 204.

EDIFICES PUBLICS.

Les édifices publics de la province ne sont pas tous sous le contrôle du Département des Travaux Publics. La liste suivante indique ceux qui tombent sous le domaine de ce Département :—

HOTELS DU PARLEMENT.

Québec; Outaouais; Toronto.

HOTELS DU GOUVERNEMENT.

Spencer Wood, Québec; Rideau Hall, Outaouais;
Hotel du Gouvernement, Montréal; Hotel du Gouvernement, Toronto.

OBSERVATOIRES.

Observatoire de Québec; Observatoire de Toronto.

DOUANES.

Sept-Iles; Dundee; Port Dalhousie;
Québec; Kingston; Rondeau.
Montréal; Toronto;
St. Régis; Hamilton;

BUREAUX DE POSTE.

Québec; Kingston; Hamilton;
Montréal; Toronto; London.

HOPITAUX ET ASILES.

Grosse-Ile, Station de Quarantaine; Abri des Immigrants, Québec;
Hopital de la Marine, Québec.

PALAIS DE JUSTICE.

Ancien Palais de Justice du district de Québec; Palais de Justice de Sherbrooke Dist. de St. François;
Palais de Justice du district de Trois-Rivières; Nouveau Palais de Justice du district de Montréal;

PRISONS.

Nouvelle prison de district, Québec ;
Prison de district, Trois-Rivières ;
Ancienne prison de Sherbrooke, district de St. François ;
Nouv. prison de Sherb'ke, Dist. de St. François
Nouvelle prison de district, Montréal ;
Prison de réforme pour le B.-C. à St. Vincent de Paul.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS REUNIS.

1. Ile de la Madeleine ;
2. Percé (Gaspé) ;
3. New-Carlisle (Gaspé) ;
4. Rimouski ;
5. Chicoutimi ;
6. Malbaie (Saguenay) ;
7. Kamouraska ;
8. Montmagny ;
9. Beauce ;
10. Arthabaska ;
11. Richelieu ;
12. Bedford ;
13. St. Hyacinthe ;
14. Joliette ;
15. Iberville ;
16. Beauharnois ;
17. Terrebonne ;
18. Aylmer ;
19. Algoma.

ECOLES NORMALES.

Ecole Normale et école Modèle-Laval, ou le Vieux-Château St. Louis, Québec ;
Do do Jacques-Cartier ou l'ancien Hotel du Gouvernement, Montréal.

SALLES D'EXERCICES MILITAIRES, ARSENAUX ET CASERNES.

Salle d'exercices, Québec ;
Arsenal et abri de canons, Québec ;
Abri de canons, Outaouais ;
Abris de canons, Toronto ;
Casernes de Toronto, " New Fort " ;
Abri de canons, Hamilton.

EDIFICES DIVERS.

Propriété Sewell, Québec, (autrefois école nautique).
Station de police riveraine, Québec, (Ancienne douane).
Musée géologique, Montréal.
Les bâtisses à l'encoignure de la rue Notre-Dame et de la place Jacques-Cartier, Montréal.

Pour plus amples renseignements, on trouvera :

Les dépenses faites sur les édifices publics avant et depuis l'Union, à même les fonds du gouvernement ou autres—dans l'Appendice No. 70, pages 523 à 553.

Les dépenses faites sur les édifices publics, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'état No. 3, de l'Appendice No. 1, pages 4 et 5.

Une description détaillée de la condition actuelle et du coût du palais législatif et des palais des ministres, à Outaouais—dans l'Appendice No. 21 pages 205 à 250.

Une description detaillée de Rideau Hall—dans l'Appendice No. 22, pages 251 à 253.

Une description montrant le coût des édifices publics construits et améliorés, dans le Haut et le Bas-Canada, par le Département des Travaux Publics—dans l'Appendice No. 23, pages 254 à 290.

Une description des ouvrages exécutés sur les édifices publics du Bas-Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 43, pages 373 à 376.

Une liste des édifices publics achetés etc. par le gouvernement et placés sous le contrôle de ce Département—dans l'Appendice No. 27, pages 328, à 333.

NAVIRES PROVINCIAUX.

Avant 1853, la marine marchande eut beaucoup à souffrir de l'absence de remorqueurs du gouvernement sur le St. Laurent, en bas de Québec. Les navires étaient souvent retardés plusieurs jours par des vents contraires, tant dans le fleuve que dans le golfe, au grand préjudice du commerce du pays. L'absence de remorqueurs était considérée comme l'une des principales causes des taux élevés des primes qu'exigeaient les assurances maritimes sur les navires qui visitaient le Canada ; et c'est à la même cause que l'on imputait les prix excessifs du fret pour nos ports provinciaux.

Le 15 novembre 1853, le Commissaire des Travaux Publics fit un rapport à S. E. le gouverneur général en conseil, disant qu'il était de la plus haute importance que le gouvernement encourageât l'établissement de bateaux remorqueurs de première classe pour le service du Bas St. Laurent, et demandant en même temps l'autorisation d'inviter les offres des personnes qui voudraient entreprendre ce service.

Le 4 septembre 1854, on reçut des offres et il fut passé contrat avec François Baby, ce monsieur s'engageant " à établir et maintenir, pendant le terme de sept années, à dater du 27 février 1854, une ligne de bateaux remorqueurs à vapeur entre Québec et le Bic, dans le but de remorquer et d'aider les navires montant ou descendant le fleuve St. Laurent, et de secourir les navires naufragés lorsqu'il en serait requis par le Commissaire des Travaux Publics.

L'entrepreneur s'engageait à fournir deux remorqueurs à vapeur d'une force d'au-moins 250 chevaux chacun, qui ne devaient exiger qu'un taux limité de remorquage, et il devait recevoir du gouvernement un subside annuel de £7,965 ($31,860) pour ce service.

Il fut en outre convenu que pendant la construction de ces bateaux, les vapeurs *Admiral* et *Advance*, aidés par le *Doris*—qui étaient sous le contrôle de l'entrepreneur—seraient temporairement placés sur la ligne.

Ces bateaux firent le service en 1854 ; mais dans le cours de cette même année, la chambre de commerce de Québec et plusieurs autres intéressés représentèrent que l'établissement d'une ligne comme celle qui était stipulée par le contrat ne conviendrait pas au service que l'on en attendait.

La question fut donc reprise en considération, et après quelques négociations avec

l'entrepreneur, le premier contrat fut résilié. Il en fut passé un second, le 24 août 1855' par lequel l'entrepreneur s'engageait à maintenir pendant dix ans, à dater du 26 de février 1855, une ligne de remorqueurs à vapeur devant voyager entre Québec et l'île d'Anticosti, dans le même but que celui mentionné dans le premier contrat ; les taux de remorquage que l'entrepreneur devait exiger des propriétaires de navires étaient aussi fixés par le contrat ; les remorqueurs devaient être à hélice, et d'une force de 300 chevaux chacun. Le subside annuel que devait payer le gouvernement était de £11,300 (45,200.)

L'entrepreneur trouvant que les demandes de remorquages étaient trop limitées pour qu'il pût employer ces navires avec profit, réduisit le tarif des prix autorisés en 1856. Une nouvelle réduction fut recommandée par la chambre de commerce au gouvernement, et il fut passé, le 16 juin 1857, un ordre en conseil décrétant ce qui suit :—

" Dans le cas où l'entrepreneur ferait des réductions dans ses tarifs de remorquage le gouvernement rembourserait la différence. Les réductions convenues à ces conditions furent :

" Trente pour cent pour le remorquage des navires depuis le Bic et le Pot-à-l'Eau-de-Vie jusqu'à Québec, et *vice versâ ;*

" Quarante pour cent pour remorquage depuis Métis et au-dessous du Bic jusqu'à Québec ;

" Cinquante pour cent pour remorquage depuis l'île d'Anticosti et au-dessous de Métis, jusqu'à Québec, et *vice versâ.* "

La proportion des frais de remorquage que le gouvernement s'engageait ainsi à payer ne devait pas dépasser £7,500 ($30,000) durant la première année, et £5,000 ($20,000) pour les années suivantes.

L'entrepreneur remplit non seulement ses engagements précités, mais de son propre mouvement il fit ultérieurement une réduction uniforme de 50 pour cent au-dessous des taux stipulés dans son contrat.

En dépit de tous ces efforts du gouvernement et de l'entrepreneur, les armateurs ne paraissent pas avoir profité des facilités de remorquage qui leur étaient offertes, et l'on fit rapport que l'entrepreneur avait perdu des sommes considérables, pendant plusieurs années, dans cette entreprise.

En 1859 on crut avantageux d'établir une ligne de communication à la vapeur entre le Canada et les provinces Maritimes pour le transport des malles et pour faciliter les relations commerciales. Il fut passé un contrat à cet effet le 6 de mai 1859, avec M. François Baby, propriétaire du vapeur à hélice le *Lady Head,* seul navire, sur le fleuve St. Laurent que l'on considérât propre à ce service. L'entrepreneur s'engageait à faire avec le *Lady Head* sept voyages mensuels entre Québec, Gaspé, Paspébiac et Carleton ou Dalhousie, pour les années 1859 et 1860, moyennant un subside annuel de £2,500 ($10,000).

M. Baby avait aussi à remplir deux contrats avec la Maison de la Trinité de Québec, obtenus sur soumissions publiques :—

Premièrement.—Pour le placement et l'enlèvement des bouées dans le bas du fleuve, le transport des approvisionnements aux phares, et les voyages avec les apprentis pilotes. Il recevait pour ce service £2,000 ($8,000) par année.

Secondement.—Pour faire des voyages aux phares de Belle-Ile, de la baie du Forteau

de l'île d'Anticosti et du cap des Rosiers, pour le transport des approvisionnements, des matériaux et des ouvriers chargés de faire les réparations. Le premier voyage devait être fait pour £2,000 ($8,000), et le second pour £1,000 ($4,000).

Ces différents contrats, qui existaient encore en 1859, peuvent être résumés comme suit :—

1. Le service de remorquage, par année.....	£11,300
Ajoutez 30 pour cent accordés par ordre en conseil sur les 50 pour cent de réduction faite par l'entrepreneur, portée en 1859 à une moyenne de £1,500 par année.....	1,500
2. Service des malles aux provinces maritimes.....	2,500
3. Service des bouées et voyages avec les apprentis pilotes.....	2,000
4. Transport des approvisionnements de phares, etc.....	3,000
	£20,300 ($81,200).

Ces services étaient accomplis par cinq navires, savoir :—le "*Queen Victoria*," le "*Napoléon III*," le "*Lady Head*," "*l'Admiral* et *l'Advance*." Ces navires coûtaient plus de £96,000 ($384,000) à l'entrepreneur.

En août 1859, l'entrepreneur proposa au gouvernement de lui abandonner tous ses contrats pour les services du remorquage, de la Trinité, des phares et des malles des provinces maritimes, et de lui faire une cession de la propriété de ses cinq vapeurs, s'il voulait payer les sommes suivantes, savoir :—

1. La dette de l'entrepreneur envers la banque du Haut-Canada.	£23,386 — ($93,544.)
2. Lui donner quittance de la balance qu'il devait au gouvernement pour avances qui lui avaient été faites.....	18,000 — ($72,000.)
3. Une somme en argent pour lui permettre de liquider ses affaires	15,000 — ($60,000.)
	£56,386—($225,544.)

Un ordre en conseil, en date du 23 août 1859, approuva cette proposition, et la soumit à la sanction du Parlement ; cette sanction ayant été obtenue, il fut conclu un arrangement sur cette base entre le Commissaire des Travaux Publics et M. Baby; lequel reçut son exécution le 8 août 1860.

Depuis cette époque, les différents services mentionnés plus haut ont été accomplis par ces navires, sous le contrôle immédiat du Département.

L'*Admiral* fut vendu à M. S. & C. Paters, le 16 février 1861, pour la somme de $1,400.

Le *Victoria* partit de Québec le 10 Septembre 1866 pour la Havane, où il arriva le 24 du même mois. Il resta à la Havane pendant cinq jours et en repartit le 29. Le 4 octobre suivant il sombrait en mer. Il était assuré pour la somme de $33,000.

Le service de la protection des pêcheries canadiennes du golfe St. Laurent fut organisé en 1852, et resta sous le contrôle du département des terres de la couronne, jusqu'au 30 juin 1867.

Ce service est accompli par un magistrat stipendiaire, dont le devoir est de maintenir l'ordre et la paix, d'administrer la justice sommaire, et de veiller à l'observation des lois du revenu et pour la protection du gibier.

Les pêcheries s'étendent sur une côte d'environ 1,028 milles de longueur.

Les navires nécessaires à l'accomplissement de ce service ont été fournis au département des terres de la couronne par le commissaire des Travaux Publics, qui est chargé de les entretenir en bon état.

Au printemps de 1852, la goëlette *Albion* fut affrêtée et équipée pour ce service.

En 1853, le vapeur *Doris*, appartenant alors au gouvernement, fit le service ; et en 1854, on se servit de l'*Advance*.

En 1855, une goëlette fine voilière d'environ 100 tonneaux de jaugeage, nommée *La Canadienne*, fut construite et gréée pour ce service.

En novembre 1861, elle s'échoua près de la rivière de la Petite Trinité, à environ 270 milles au-dessous de Québec ; mais elle fut remise à flot et réparée dans le cours de l'été suivant, et elle accomplit encore aujourd'hui le service pour lequel elle a été construite.

Pour plus amples détails, on trouvera :

Le compte-courant des navires provinciaux avec ce département—dans l'Appendice No. 44, page 377.

Le coût des navires provinciaux jusqu'au 30 juin 1867,—dans l'Appendice No. 70, pages 553 à 555.

Les dépenses faites sur ces navires dans le cours de l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 1, Etat No. 4, page 6.

La description des navires provinciaux et des services qu'ils ont accomplis—dans l'Appendice No. 24, pages 291 et 292.

ARBITRES PROVINCIAUX.

Toutes les contestations entre le Département et le public, au sujet des contrats, de l'évaluation des propriétés, des réclamations pour dommages, etc., ont été, d'ordinaire, décidées par arbitrage.

Jusqu'en 1846, les arbitres étaient choisis de la manière suivante : le Département et le réclamant nommaient chacun le leur, et ceux-ci choisissaient un tiers-arbitre.

L'Acte 9 Vic., chap. 37, du 9 juin 1846, autorisa le Gouverneur en conseil à nommer des arbitres, trois pour le Bas-Canada et trois pour le Haut-Canada.

L'Acte 22 Vic. chap. 3, du 26 mars 1859, autorisa Son Excellence le Gouverneur en conseil à nommer une ou plusieurs (mais pas plus de trois) personnes qualifiées pour être arbitres dans toute la province du Canada. En vertu de cet acte, trois arbitres provinciaux furent nommés par un ordre en conseil du 7 novembre 1860.

Les dépenses de ce Département pour frais d'arbitrage et indemnités, durant l'année expirée le 30 juin 1867, se trouvent dans l'Appendice No. 1, Etat No. 4, page 6.

On trouvera aussi un état des adjudications des arbitres et des réclamations encore pendantes, pour l'année expirée le 30 juin 1867—dans l'Appendice No. 45, page 378.

ON TROUVERA LES ETATS SUIVANTS ANNEXÉS À CE RAPPORT.

No. 1.—Etat des divers ouvrages, sous le contrôle de ce Département, qui sont en usage et produisent un revenu, indiquant sous divers chapitres, les dépenses pour constructions et les sommes payées pour dommages aux propriétés, le coût des réparations et de la régie, durant l'année dernière ; enfin le coût total de construction sous ce Département jusqu'au 30 juin 1867.

No. 2.—Etat des ouvrages publics, sous le contrôle de ce Département, encore inachevés et improductifs; montrant les frais de construction, de réparation et de régie, pendant l'année dernière ; et le total des frais de construction jusqu'au 30 juin 1867.

No. 3.—Etat des ouvrages et édifices publics dont ce Département a le contrôle, ou qui sont en voie de construction, ne donnant aucun revenu direct, mais utilisés pour le service public : indiquant les frais de construction, de réparation et de régie, pendant l'année dernière, ainsi que le montant total qu'ils ont absorbé, jusqu'au 30 juin 1867.

No. 4.—Etat des dépenses de différents services, sous le contrôle de ce Département pendant l'année expirée le 30 juin 1867.

No. 5.—Etat de la dépense encourue, sous le contrôle de ce Département, pour l'entretien et la régie des canaux militaires pendant l'année expirée le 30 juin 1867.

No. 6.—Etat détaillé des dépenses encourues pour les réparations et la régie des phares de la province, sous le contrôle de ce Département pour l'année expirée le 30 juin 1867.

No. 7.—Etat indiquant le montant total dépensé par le Département des Travaux Publics, durant l'année expirée le 30 juin 1867, tel que détaillé dans les états Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6.

On trouvera aussi annexés à ce rapport des comptes rendus par les ingénieurs et les contrôleurs au service de ce Département, sur les ouvrages qui leur sont confiés et les réparations et améliorations qu'on y a faites pendant la dernière année fiscale,—ainsi que d'autres renseignements au sujet des Travaux Publics des Provinces Unies du Haut et du Bas-Canada.

Le tout respectueusement soumis.

J. C. CHAPAIS,

Commissaire des Travaux Publics.

APPENDICE AU RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

APPENDICE No. 1.

ETAT No. 1.

ETAT des divers travaux, sous le contrôle de ce Département, qui sont en usage et produisent un revenu, indiquant, sous divers chapitres, les dépenses pour construction, et les sommes payées pour dommages aux propriètés, durant l'année expirée le 30 juin 1867 ; le coût total de construction, au 1er juillet 1867, des ouvrages dont le Département a le contrôle, enfin le coût des réparations et de la régie durant l'année expirée le 30 juin 1867.

TRAVAUX.	Frais de construction pour l'année expirée le 30 juin 1867.	Montant payé pour dommages durant l'année expirée le 30 juin 1867.	Total du coût de construction jusqu'au 1er juillet 1867.	Coût des réparations et de la régie, pour l'année expirée le 30 juin 1867.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland	7,016 00		4,895,956 83	63,007 88
do réparations extraordinaires à Port Maitland			4,863 77	
Canaux du St. Laurent, savoir :				
Lachine	5,012 59		2,149,128 70	24,883 20
Beauharnois	50 00	1,840 01	1,611,424 11	16,583 13
Cornwall			467,301 70	13,728 84
Williamsburgh			1,089,859 43	8,855 35
Jonction			230,796 11	
Nouvelles portes d'écluses	1,648 00		41,837 79	
Dépenses générales			74,983 52	335 86
Canal Chambly			69,758 01	16,291 31
Ecluse Ste. Anne			114,596 49	1,244 09
Ecluse St. Ours			121,537 65	2,808 64
Canal de la Baie de Burlington			291,044 49	
Glissoires, Digues, etc.				
Outaouais	18,890 95		762,769 69	22,972 13
do reconstruction			27,413 94	
St. Maurice	2,370 73		269,043 03	14,345 58
Trent, protection des barrages de la			2,380 34	
Saguenay			44,872 79	1,321 05
Havre de Port Stanley			230,531 88	
Reconstruction du pont suspendu d'Union			5,266 60	
Total	34,988 27	1,840 01	12,505,366 87	186,377 06

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 2.

ETAT des travaux publics, sous le contrôle de ce Département, incomplets et improductifs, indiquant la dépense pour construction sur ces ouvrages, durant l'année expirée le 30 juin 1867, le coût total de construction au 1er juillet 1867, et le coût des réparations et de la régie durant l'année expirée le 30 juin 1867.

TRAVAUX.	Frais de construction pour l'année expirée le 30 juin 1867.	Total du coût de construction jusqu'au 1er juillet 1867.	Coût des réparations et de régie pour l'année expirée le 30 juin 1867.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal des Chats		373,191 98	
Navigation intérieure du Saugog		492,486 31	4,834 26
Total		865,678 29	4,834 26

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 3.

ETAT des divers travaux et édifices publics en voie de construction, sous le contrôle de ce Département, ne produisant aucun revenu, mais utilisés pour le service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur ces travaux et édifices durant l'année expirée le 30 juin 1867, et le montant total qu'ils ont absorbé jusqu'au 1er juillet 1867 ; aussi, le montant dépensé en réparations et frais de régie pendant la même période.

TRAVAUX.		Montant total dépensé jusqu'au 1er juillet 1866.	Montant dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1867.	Dépenses totales jusqu'au 1er juillet 1867.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Edifices du parlement / Hôtel du gouvernement	Toronto ...	274,815 05	424 74	275,239 79
Maison de douane	do ...			5,104 18
Bureau de poste	do ...			28,066 07
Observatoire	do ...			13,884 65
Asile des femmes aliénées	do ...			9.966 83
Osgoode Hall	do ...			159 30
Abris à canons	do ...			3,679 23
Casernes, réparations	do ...			657 69
Bureau de l'inspecteur des chemins de fer	do ...			525 62
Institut des artisans, pour achever la bâtisse	do ...			16,000 00
Maison de douane	Hamilton...			47,027 82
Bureau de poste	do ...			52,629 42
Abris à canons	do ...			5,566 67
Bureau de poste	London ...			40,536 06
Maison de douane	Kingston...			45,010 24
Bureau de poste	do ...			39,647 12
Asile des aliénés et prison	do ...			4,293 92
Palais de justice et prison	Algoma ...	2,142 13	9,689 75	11,831 88
Edifices publics	Outaouais ..	2,378,146 70	345,834 98	2,723,981 68
Rideau Hall	do ...	16,278 73	64,540 93	80,819 66
Palais de justice	Montréal...			308,083 57
de réparations extraordinaire	do ...	30,491 83	100 00	30,591 83
Maison de douane, réparations	do ...			1,257 63
Prison, réparations	do ...			2,168 80
Bureau de poste	do ...			3,037 97
Ecole normale	do ...			9,469 96
Arsenal	do ...			856 68
Hôtel du gouvernement	do ...		5,500 00	5,500 00
Hôpital de marine	Québec ...	106,526 99	3,384 51	109,911 50
Maison de douane	do ...			268,008 50
do reconstruction	do ...	22,492 60	7,454 83	29,947 43
Abris à canons	do ...			4,880 42
Palais de justice	do ...	2,534 32	139 15	2,673 47
Bureau de poste et édifice du parlement	do ...			59,891 18
do réparations additionnelles	do ...			1,623 59
Spencer Wood, réparations	do ...			4,299 35
do reconstruction				28,015 71
Résidence du gouverneur-général par suite de	do ...			
l'incendie à Spencer Wood en 1861	do ...			9,991 67
Observatoire	do ...			318 77
Ecole normale	do ...			7,181 06
Prison, réparations	do ...			924 25
Nouvelle prison	do ...	123,940 17	13,991 95	137,932 12
Nouvelle salle d'exercice	do ...			8,488 81
Prisons et palais de justice, B.-C.				85,441 44
do do 20 Vic., c. 44		440,819 39	1,320 40	442,139 79
Palais de Justice et Prisons, B.-C., réparations, savoir ;				
St. Jean		158 00	141 80	299 80
Aylmer				1,890 07
Trois-Rivières				4,108 62
St. Hyacinthe				541 42
Kamouraska		20,080 86	120 00	20,200 86
Percé				343 85
New Carlisle				113 12
Montmagny				439 25

ETAT No. 3.—*Suite.*

TRAVAUX.	Montant total dépensé jusq. 1er juillet 1866.	Mont. dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1867.	Dépenses totales jusqu'au 1er juillet 1867.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Iles de la Madeleine		2,569 90	2,569 90
Sorel		59 70	59 70
Industrie		174 00	174 00
Arthabaska			90 50
Beauce	368 50	180 00	548 50
Sherbrooke			3,614 90
Chicoutimi			22 13
Beauharnois			190 90
Malbaie	47 19	847 74	894 93
Nouvelle prison, district de St. François	6,109 03	18,170 76	24,279 79
Palais de justice et prison, Ste. Scholastique, reconstruction	14,701 22	860 00	15,561 22
Prison de réforme, St. Vincent de Paul, reconstruction	31,927 52	39,023 44	70,950 96
Dépot à Anticosti			47 82
Résidence du gouverneur-général, rue St. Louis			48,855 82
Loyers, réparations et entretien des édifices publics	493,412 20	31,949 32	525,361 52
Phares.			
Phares en bas de Québec			396,503 55
Appareils de phares, Québec			54,602 16
Phare, Pointe St. Laurent	7,229 24	1,187 34	8,416 58
Phares (nouveaux) en bas de Québec			50,898 25
Phare de la Pointe Pelée			69,160 30
Phare de l'Ile aux Serpents			10,430 04
Phare de la Baie de Quinté	3,000 00	1,344 12	4,344 12
Phares, lac Huron			147,614 75
Appareils de phares, lac Huron			74,949 16
Phares flottants en haut de Lachine			26,397 93
Bouées de la baie et du havre de Gaspé			787 11
Phares des lacs, fleuves et rivières	18,498 71	5,722 97	24,221 68
Phare à la Pointe aux Pères			1,453 61
Navigation de l'Outaouais			3,642 54
Chemins.			
Canada et Nouveau-Brunswick, par Témiscouata	201,620 60	2,755 41	204,376 01
Métapédiac, Sud			29,505 44
do Nord			16,382 59
Chemin de l'est du Canada et du N.-B., par la Métapédiac	113,455 18	25,604 88	139,060 06
Ristigouche	453 85	2,468 91	2,922 76
Malbaie et Grande Baie			15,956 73
Matane et Cap de Chatte	29,083 86	168 10	29,251 96
Escoumains et Malbaie			7,208 56
do Portneuf			1,360 92
Marmora			4,000 00
Chemin de la Garnison, Toronto			1,600 93
do de Gaspé	20,631 01	120 00	20,751 01
do du Côteau et Ligne Provinciale			1,482 01
do du Côteau et Cornwall			8,284 00
do de Cornwall			510 22
do de Caughnawaga	2,859 93	667 14	3,527 07
do de Hamilton et Port Dover	18,918 78	27 70	18,946 48
Chemins de York			20,809 63
Batiscan, réparations au pont de			642 00
Havres et Quais.			
Port Bruce			6,267 47
Lac Huron	98,442 99	3,000 00	101,442 99
L'Orignal			2,000 00
Quai à St. Anicet			2,007 97
Débarcadères			768,971 02
Réparations à des quais	28,177 93	5,853 85	34,031 78
Jetée au Port aux Quilles			103 45
Draguage aux détroits et nouveau pont, lac Simcoe			10,138 30
Draguage à Picton et Presqu'Ile			9,050 04
Service du draguage	20,384 03	7,236 98	27,621 01

ETAT No. 3.—*Fin.*

TRAVAUX.	Montant total dépensé jusq. 1er juillet 1866.	Mont. dépensé pour l'année expirée le 30 juin 1867.	Dépenses totales jusq. 1er juillet 1864
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux dragueurs, pompes à vapeur, etc	.....	.....	3,218 39
Bateaux dragueurs sur les battures de Ste. Claire	.....	.....	19,984 45
Améliorat. dans les rap. Richelieu (Ste. Anne de la Pérade)	.....	.....	13,713 96
Améliorat. aux ponts des rivières du Nord et Petite Nation	.....	.....	4,257 01
Améliorations de la rivière Thames	.....	.....	3,821 42
Creusement du lac St. Pierre	.....	.....	103,240 50
Jetée à l'île Chantry	.....	.....	5,500 00
Ponts sur les rivières Gatineau et Petite Nation	5,934 40	2,344 32	8,278 72
Réparations au havre de Port Dover	4,258 03	1,436 28	5,694 31
Total	.....	606,415 90	.....

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 4.

ETAT des dépenses de différents services, sous le contrôle de ce département, durant l'année expirée le 30 juin 1867.

	$ cts.
Vapeurs provinciaux	46,523 87
Service des remorqueurs, haut du St. Laurent	12,012 06
Explorations en général	6,632 96
Arbitres, sentences arbitrales, etc	11,177 30
Déménagement à Outaouais	4,145 31
Police riveraine, Québec	150 00
Total	80,641 50

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 5.

ETAT de la dépense encourue, sous le contrôle de ce Département, pour l'entretien et la régie des Canaux Militaires, pour l'année expirée le 30 juin 1867.

NOM.	Réparations extraordinaires.	Réparations ordinaires et régie.	Dépenses totales.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Rideau	.....	31,170 67	31,170 67
do réservoirs d'alimentation	.....	.....	.....
do réparations à Hogsback	.....	.....	.....
do ponts	10,523 01	.....	10,523 01
Canaux de Grenville et Carillon	.....	17,658 75	17,658 75
do do	7,288 05	.....	7,288 05
Total	17,811 06	48,829 42	66,640 48

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

J. BAINE,
Teneur de Livres.

ETAT No. 6.

ETAT DÉTAILLÉ des dépenses encourues pour les réparations et l'entretien des Phares Provinciaux, durant l'année expirée le 30 juin 1867.

NOM DU PHARE.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Provisions et réparations.	TOTAL.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Jetée de Lachine	John Norton	385 00	104 00	489 00
Phare flottant No. 1				
Do No. 2	Olivier Madore	250 00	124 60	374 60
Do No. 3	Benjamin Picard	250 00	237 00	487 00
Beauharnois	Joseph Meloche	225 00	86 18	311 18
Grosse Pointe	Peter Shannon	217 50	281 28	891 28
	Wm. Shannon	305 00		
	George Shannon, Assistant	87 50		
Pointe à Mackie	A. McDonald	175 00	195 56	370 56
Ile aux Cerisiers	E. S. Johnson	435 00	143 90	578 90
Do phare flottant	G. H. Johnson	250 00	414 35	664 35
Jetée de Lancaster	Thomas Hill	335 00	244 72	579 72
Batture de Cole	Richard Elliott	250 00	252 72	502 72
Ile du Grenadier	Albert Root	250 00	131 24	381 24
Ile de Lindoe	J. Wallace	250 00	217 75	467 75
Détroit de Gananoqui	James McDonald	330 00	304 48	634 48
Battures de Jack Straw				
Batture des Lunettes	John Buck	560 00	89 67	649 67
Roche du Cheval Rouge				
Ile Brulée	Joseph Mervin	250 00	231 23	481 23
Ile Wolfe	Robert Gillespie	250 00	216 48	466 48
Ile aux Serpents	L. Herchmer	435 00	545 06	980 06
Pointe Yeo ou des Neuf Milles	John Dunlop	435 00	278 84	713 84
False Ducks	Frederick Swetman	435 00	505 91	940 91
Pointe à Pierre	W. A. Palin	435 00	327 86	762 86
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs	Henry Vandusen	435 00	503 01	938 01
Presqu'Ile	Wm. Swetman, Senr.	325 00	242 70	567 70
Do phare d'alignement	James Cummins	250 00	130 20	380 20
Ile aux Goëlands	George Roddick	435 00	465 67	1,075 67
	Robert Roddick, Assistant	175 00		
Pointe Gibraltar	George Durnan	435 00	260 48	695 48
Baie de Burlington	George Thomson	300 00	111 26	411 26
Port Dalhousie	Jonathan Woodall	400 00	404 09	804 09
Port Colborne	David Fortier	400 00	543 28	943 28
Ile Mohawk	John Burgess	435 00	272 92	707 92
Port Maitland	Peter Baikie	435 00	125 34	560 34
Port Dover	Henry Morgan	260 00	139 61	399 61
Longue Pointe	H. H. Clarke	435 00	257 45	692 45
Port Burwell	Alexander Sutherland	320 00	151 36	471 36
Port Stanley	Richard Ead	144 00	81 49	225 49
Pointe Pelée	P. McIntyre	435 00	581 66	1,341 66
	James Edwards, Assistant	325 00		
Ile Pelée	Wm. Jerome Swetman	435 00	263 95	698 95
Bois Blanc	Andrew Hackett	435 00	394 76	829 76
Rivière Thames	Thomas Cartier	435 00	342 23	777 23
Goderich	Humphrey Fidler	325 00	99 22	424 22
Pointe Clarke	John Young	435 00	402 84	837 84
Ile Chantry	D. McG. Lambert	435 00	491 81	1,145 56
	Wm. McG. Lambert	131 25		
	Rowland A. Lambert, Asst.	87 50		
Ile aux Anses	D. McBeath	217 50	501 73	869 23
	Wm. McBeath, Assistant	150 00		
Ile Griffith	Vesey C. Hill	435 00	371 73	806 73
Ile Nottawasaga	George Collins	435 00	773 16	1,383 16
	C. Collins, Assistant	175 00		
Ile aux Chrétiens	Wm. Hoare	435 00	170 94	605 94
	A reporter	17,305 25	13,015 72	30,320 97

ETAT No. 6.—*Suite.*

NOM DU PHARE.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Provisions et réparations.	TOTAL.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	17,305 25	13,015 72	30,320 97
Pointe Claire, No. 1	Arsène Glode	250 00	73 71	323 71
Do No. 2	Moïse Leclerc	240 00	112 45	352 45
Batture Verte	Alfred Laberge	250 00	47 06	297 06
Baie de Plaisance			552 75	552 75
Oakville			498 24	498 24
		18,045 25	14,299 93	32,345 18
Administration, salaire et frais de voyage du surintendant, nolissement et fret du bateau à vapeur pour le transport des provisions, annonces, etc.				6,590 73
Placer les bouées et phares flottants				459 04
Provisions en mains				708 36
Total				$40,103 31

J. BAINE,
Teneur de livres.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

ETAT No. 7.

ETAT indiquant le montant total dépensé par le Département des Travaux Publics, durant l'année expirée le 30 juin 1867, tel que détaillé dans les états précédents, numérotés 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

ETAT.	Réparations et entretien.	Construction.	Divers.	TOTAL.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
No. 1	186,377 06	36,828 28		223,205 34
2	4,834 26			4,834 26
3	41,848 94	564,566 96		606,415 90
4			80,641 50	80,641 50
5	48,829 42	17,811 06		66,640 48
6	40,103 31			40,103 31
Total	321,992 99	619,206 30	80,641 50	1,021,840 79

J. BAINE,
Teneur de livres.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Juillet 1867.

APPENDICE No. 2.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Tableau des Distances depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond-du-Lac, a la Tête du Lac Supérieur.

De	A	Sections de navigation.	Milles marins. Intermédiaires.	Milles marins. Total jusq. Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Québec	Fleuve et golfe St. Laurent	826	826
Québec	Trois-Rivières	F.St.L.(lim. du flux de marée)	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac St. Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Ste. Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Ste. Cécile	Cornwall	Lac St. François	32¾	1,053¾
Cornwall	Débarcadère de Dickinson	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Débarcadère de Dickinson	Pointe Farran	Fleuve St. Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Haut de l'Ile Croyle	Canal de la Pointe Farran	¾	1,071
Haut de l'Ile Croyle	Williamsburgh ou Morrisb'gh	Fleuve St. Laurent	10½	1,081½
Williamsburgh	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapides Plats	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve St. Laurent	4½	1,090
Vill'ge de la Pte. aux Iroqu'is	Haut de Presqu'Ile	Canal de la Pointe Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe à Cardinal, Edwardsb'h	Canal de Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe à Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve St. Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port Dalhousie	Port Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Bas de l'Ile Ste. Marie	Lac Ste. Claire	25	1,636
Lac Ste. Claire	Sarnia	Rivière Ste. Claire	33	1,669
Sarnia	Bas de l'Ile St. Joseph	Lac Huron	270	1,939
Bas de l'Ile St. Joseph	do Sault Ste. Marie	Rivière Ste. Marie	47	1,986
Sault Ste. Marie	Tête du do	Canal du Sault Ste. Marie	1	1,987
Tête du Sault Ste. Marie	Pointe aux Pins	Rivière Ste. Marie	7	1,994
Pointe aux Pins	Fond du Lac	Lac Supérieur	390	2,384

Sur les 2,384 milles du Détroit de Belle-Ile jusqu'à la tête du Lac Supérieur, 71¾ milles sont de navigation artificielle et 2,312¼ de navigation ouverte.

Détroit de Belle-Ile jusqu'à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles marins.

L'ascension totale depuis la haute marée jusqu'au Lac Supérieur est d'environ 600 pieds.

Quebec à Liverpool, par le Détroit de Belle-Ile, et Malin Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles marins.
Québec	Saguenay	Fleuve St. Laurent	106	122
Saguenay	Pointe aux Pères	do	53	61
Pointe aux Pères	Phare, Pointe Ouest d'Anticosti	do	176	202
Pointe Ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe du St. Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare, Belle-Ile, entrée Est des détroits	do	209	240
Belle-Ile	Malin Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total de Québec à Liverpool, par Belle-Ile, et Malin Head, Nord de l'Irlande			2,661	3,060

Depuis la Tete du Lac Supérieur jusqu'a Liverpool, par le Détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Milles géographiques.	Milles marins.
Depuis la tête du Lac Supérieur, à Fond du Lac, jusqu'à Québec	1,355	1,558
Depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et le Nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du Lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin Head, au Nord de l'Irlande	4,016	4,618
N. B.—La route du Détroit de Belle-Ile est plus courte que celle du Cap de Raze de	158	182

Détroit de Belle-Ile, 80 milles de longueur et 14 de largeur moyenne.

Quebec a Liverpool, par le Cap de Raze et Malin Head, au nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles marins.
Québec	Saguenay	Fleuve St. Laurent	106	122
Saguenay	Pointe aux Pères	do	53	61
Pointe aux Pères	Pointe Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste. Anne des Monts	do	71	82
Cap Ste. Anne des Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St. Pierre de Miquelon	Golfe du St. Laurent	343	394
Cap St. Pierre de Miquelon	Cap de Raze	Océan Atlantique	132	152
Cap de Raze	Malin Head	do	1,800	2,070
Malin Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total de Québec à Liverpool, par le Cap Raze et Malin Head, au Nord de l'Irlande			2,819	3,242

De la Tete du Lac Supérieur a Liverpool, par le Cap de Raze et le nord de l'Irlande.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Milles géographiques.	Milles marins.
De la tête du Lac Supérieur, à Fond du Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap de Raze et le Nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total de la tête du Lac Supérieur à Liverpool, par le Cap de Raze et Malin Head, Nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap de Raze est plus longue que celle du Détroit de Belle-Ile de	158	182

NAVIGATION DES LACS.

Noms des lacs et des rivières s'y rattachant.	Milles Marins.			Profondeur en pieds.		Surface.	Elévation au-dessus de la mer à Trois-Rivières.
	Plus grande longueur.	Plus grande largeur.	Longueur moyenne	Plus grande.	Moyenne.	Milles carrés.	
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	600
Rivière Ste. Marie	55	4	1	60	30	.....	582
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	580
Baie Verte	100	25	18	.....	500	2,000	580
Détroit de Mackinaw	50 Pas ajouté en bas.	20	10	200	40	.....	580
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	23,000	578
Huron	270	105	70	900	450		578
Rivière Ste. Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Ste. Claire	25	25	20	27	15	360	572
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	564
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	234
Lac St. François	33	5	4	80	36	132	141
Lac St. Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac St. Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Rivière St. Laurent, communiquant avec les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Longueur totale de la navigation des lacs	2112	Parties de rivières comprises				96,867	.....
Do	1778	Parties de rivières non-comprises				.....	.....

APPENDICE No. 3.

RAPPORT DE J. G. SIPPELL, INGÉNIEUR RÉSIDANT.

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LES CANAUX DE BEAUHARNOIS, LACHINE, CHAMBLY, ST. OURS, STE. ANNE, CARILLON, CHUTE À BLONDEAU ET GRENVILLE.

(No. 707.) BUREAU DU CANAL LACHINE,

F. BRAUN, Ecuyer, Montréal, le 31 août 1867.
Sect. des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les canaux placés sous ma surveillance. Pour me conformer aux termes de votre lettre du 15 juin 1867, je donnerai, dans ce rapport, une description aussi complète que possible des diverses constructions, en indiquant leurs positions, dimensions, ainsi que l'état dans lequel elles se trouvent actuellement.

CANAL LACHINE.

Le canal Lachine est un des premiers qui ait été creusé de main d'homme sur la ligne de navigation du haut St. Laurent. Il s'étend du havre de Montréal au village de Lachine, situé à l'extrémité Est du Lac St. Louis. Il représente un parcours de huit milles et demi, et on l'a construit pour éviter la descente du fleuve St. Laurent au Sault St. Louis ou Rapides de Lachine.

La tranchée s'est faite en grande partie dans la terre, sauf environ un mille de longueur dans une formation calcaire, en descendant, à partir de l'écluse de garde de Lachine.

Les levées sont faites des matériaux extraits du lit du canal et, sur toute leur longueur, le talus intérieur est protégé par un mur de pierre sèche.

Elles sont en bon état.

Le lit du canal a 80 pieds de large au fond, 120 pieds au niveau de l'eau et il est profond de 10 pieds, ce qui donne une surface de section de 1,000 pieds, avec un tirant de 9 pieds sur les buses des écluses.

Dans la "tranchée rocheuse," au-dessous de Lachine, le canal a 100 pieds de large au fond, dans les passages les plus étroits; les parois de la tranchée sont presque verticales.

Le chemin de halage se trouve sur la levée Sud entre le pont Wellington et la Côte St. Paul, et sur la levée Nord entre la Côte St. Paul et Lachine.

Les principaux bassins et docks sont situés entre l'écluse No. 1 et le pont Wellington; ils peuvent offrir abri à un grand nombre de navires. Malgré cela, le commerce se plaint de ce qu'ils ne sont pas suffisants.

Il y a, sur ce canal, cinq écluses qui rachètent une chûte de 44 pieds neuf pouces. Elles sont faites de pierres de taille unies au mortier hydraulique et reposent sur un radier en lambourdes recouvertes de madriers. Les chambres, ou *sas*, des écluses ont 200 pieds de long; dans l'origine, leur largeur, entre les poteaux-tourillons, était de 45 pieds, mais le froid a occasionné une poussée vers l'intérieur et leur largeur varie actuellement de 44 pieds 2 pouces à 44 pieds 11 pouces. Les portes d'écluse sont faites de poutrelles de chêne et de pin; celles du haut et du bas sont en chêne; elles sont reliées par de forts boulons de fer qui traversent les portes dans toute leur hauteur, et sont renforcées par des attaches de chêne fixées par des boulons à écrou et à vis. Les portes fonctionnent au moyen de chaînes fixées à l'extrémité busquée de la seconde poutrelle du fond, et passant, par des puits, dans les murs de l'écluse. De plus, ces chaînes se relient à des cabestans volants fixés dans la maçonnerie. Il y a deux cabestans pour ouvrir et deux pour fermer chaque paire de portes. Quatre vannes en fonte,— de 4 × 2 pieds,—servent à admettre l'eau et sont posées au bas des portes d'écluse; elles fonctionnent au moyen de deux crics qu'on manœuvre sur une plateforme à leur sommet.

Deux poteaux de défense en chêne sont placés contre les écoinçons des bajoyers, au-dessus et au-dessous des portes supérieures des deux côtés, à toutes les écluses.

L'écluse No. 1 est située à l'extrémité Nord-Est du bassin No. 1 ; elle forme l'entrée inférieure du canal et ouvre immédiatement dans le havre de Montréal. Un quai, fait à coffrage rempli de pierre, s'étend du mur extérieur, au Sud, sur un parcours de 249 pieds, en descendant, et sert à amarrer les navires qui attendent pour franchir l'écluse. 72 pieds de l'extrémité inférieure ont été exhaussés par les commissaires du havre pour correspondre à la hauteur de leur nouveau quai, vis-à-vis l'écluse, sur le côté Sud du bassin No. 1. La levée, sur le côté Sud de l'écluse, est protégée par un pavé de pierre large de 30 pieds et long de 244 et qui va en diminuant pour se réduire à une largeur de 17 pieds sur la levée au côté Sud du bassin.

L'écluse a 44 pieds 9 pouces de large entre les poteaux-tourillons, la hauteur des murs du sas est de 32 pieds 3 pouces et l'élévation, ou différence de niveau entre les deux biefs, est de 13 pieds. La maçonnerie et les écluses sont en bon état.

L'écluse est éclairée, par deux becs de gaz du côté Nord, et par deux lampes à huile de charbon du côté Sud.

L'écluse No. 2 se trouve à 580 pieds en amont de l'écluse No. 1 ; elle relie les bassins Nos. 1 et 2 et se trouve sur le côté nord des écluses accolées, à l'entrée inférieure de l'ancien canal, à la Pointe Windmill, sur laquelle sont situées la maison de l'éclusier et les ruines d'un ancien moulin à vent qui sert aujourd'hui de morgue (*dead-house*). Les levées, au côté Sud de l'écluse et des deux côtés de l'ancien canal, sont soutenues par des murs d'appui de maçonnerie de pierre de taille et à ciment hydraulique ; ces murs partent des divers couronnements des anciennes écluses et arrivent jusqu'au niveau des murs de l'écluse No. 2. Le premier pont tournant est jeté sur l'entrée supérieure de cette dernière écluse et correspond à un pont fixe jeté sur les anciennes écluses. Du côté Sud de la vieille écluse, la plus en amont, se trouve un édifice de pierre de 42 × 32 pieds ; cette bâtisse servait autrefois de bureau pour le percepteur des péages et est actuellement occupée par les gardiens des écluses Nos. 1 et 2 et par le gardien du pont tournant.

Les nouveaux murs d'appui, vis-à-vis le sas de l'écluse, forment des piles-culées pour un pont de bois de 35 × 14 pieds, jeté sur les vieilles écluses ; à ce point, la levée de l'écluse No. 2 s'incline et forme un sentier de 185 pieds de long jusqu'au niveau du bassin No. 1. Ce sentier est soutenu, du côté Sud, par le nouveau mur d'appui que l'on a construit pour égaliser le niveau de sa surface ; du côté Nord, le versant de la levée est soutenu par un pavé de pierre.

Les murs latéraux inférieurs de l'écluse se terminent des deux côtés par des escaliers de pierre qui conduisent du niveau de la levée jusqu'au couronnement des murs du bassin No. 1.

La largeur de l'écluse, entre les poteaux-tourillons, est de 44 pieds 11 pouces, la hauteur des murs du sas 32 pieds 3 pouces, et la différence de niveau entre les deux biefs, 13 pieds.

Les écluses Nos. 1 et 2 peuvent admettre des navires de 16 pieds de tirant, mais un barrage temporaire en bois placé au fond de la partie supérieure du sas de l'écluse No. 2 réduit cette profondeur à neuf pieds, chiffre moyen actuel pour les canaux du St. Laurent.

Les murs et portes de l'écluse, ainsi que les diverses montures sont en bon état.

L'éclairage se fait comme pour l'écluse No. 1.

L'écluse No. 3, ou écluse de St. Gabriel, avoisine les limites occidentales de la cité ; elle se trouve à 5,200 pieds de l'écluse No. 2 et sur le côté Sud de l'emplacement des anciennes écluses ; à son entrée supérieure, il y a un pont tournant. Nombre de fabriques et d'ateliers, des deux côtés de l'écluse, fonctionnent au moyen de l'eau fournie par le canal ; le chenal de l'ancien canal forme la prise d'eau qui approvisionne les fabriques du côté nord.

La langue de terre située entre les anciens et les nouveaux canaux, s'étend 900 pieds à l'Ouest de l'écluse et est actuellement occupée par un moulin à scie et un chantier appartenant à MM. J. W. McGauvran et Cie. Le coursier de décharge qui part du moulin à scie traverse la portion Est de cette langue de terre, entre les anciennes et les nouvelles écluses, et se décharge plus bas dans le canal.

La largeur de l'écluse, entre les poteaux-tourillons, est de 44 pieds 4 pouces, la hauteur des murs du sas est de 20 pieds 7 pouces et la différence de niveau entre les biefs de 8 pieds 9 pouces.

Les murs de cette écluse, au-dessus de la surface de l'eau dans le biez en aval, sont peu solides et laissent écouler beaucoup d'eau; les portes sont en bon état.

L'écluse est éclairée par deux lampes à huile de charbon aux extrémités.

Au côté Sud du canal, la levée, en aval de l'écluse, est protégée, sur un parcours de 212 pieds, par un mur d'appui de maçonnerie brute, à mortier, et couverte par des madriers. A 150 pieds plus loin, vis-à-vis la raffinerie de sucre de M. Redpath, la levée est soutenue par un revêtement et un quai en bois de 400 pieds de long sur 20 de large. La superstructure du revêtement et du quai a été renouvelée durant la saison.

Trois cent soixante-cinq pieds de la levée Nord, en aval de l'écluse, sont soutenus par un vieux revêtement en bois.

L'écluse No. 4, ou écluse de la Côte St. Paul, est située 9,400 pieds en amont de l'écluse No. 3, précisément vis-à-vis le côté Nord des anciennes écluses qui forment maintenant le coursier de décharge d'un déversoir construit récemment; pour obtenir l'espace nécessaire à cette construction, l'on a enlevé le mur et la levée Sud. Un quai, partiellement construit de caissons détachés réunis par une superstructure, s'étend sur 239 pieds en amont du mur de l'aile supérieure au Sud. L'entrée du coursier qui alimente les moulins et fabriques, sur cette écluse, est pratiquée dans la levée en amont du déversoir régulateur au côté Sud de ce quai, et est traversée par un pont de bois, long de 79 pieds, sur 16 pieds de large, et dont les appuis facilitent la manœuvre de l'empellement qui règle la consommation de l'eau. Un pont de bois, dimensions 40 × 13 pieds, est aussi jeté sur la partie inférieure du coursier de décharge. Sur le côté Sud de l'écluse, il y a deux moulins à farine, une machine élévatoire et six fabriques d'outils tranchants, comme pelles, etc., etc., et qui fonctionnent au moyen de l'eau provenant du canal.

Les murs de cette écluse, au-dessus du niveau minimum, sont aussi en mauvais état. La largeur, entre les poteaux-tourillons, est de 44 pieds 2 pouces, la hauteur du sas 21 pieds, et la différence de niveau entre les biefs de 9 pieds.

L'écluse est éclairée à l'huile de charbon comme le No. 3.

L'écluse No. 5, ou écluse de garde, est située à Lachine. Au côté Nord, on voit les anciennse écluses,—au Sud, un déversoir pour alimenter le canal, et à l'entrée supérieure, un pont tournant. Il y a deux quais de bois en aval de l'écluse pour l'usage des navires qui entrent dans le canal ou en sortent. Le quai situé du côté Nord a 83 pieds de long sur 11 pieds 6 pouces de large, à la surface; il est en bon état. Celui du côté Sud, a 100 pieds de long sur 11 pieds 6 pouces de large; la superstructure de ce dernier est en mauvais état. Le coursier de décharge, en aval du déversior d'alimentation, se décharge dans le canal un peu plus bas que le quai, et le coursier d'alimentation s'ouvre sur le chenal auprès de l'aile supérieure de la culée du pont tournant. Une grande estacade triangulaire, faite de bois, et longue de 150 pieds, sur 33 de large, dont la base s'appuie sur le mur en aile s'étend à l'entrée du coursier d'alimentation et quelque distance en amont. Un pont de bois, fixe traverse ce coursier et conduit directement du grand chemin à la jetée ou digue latérale, en amont de l'écluse. Un autre pont est jeté sur le coursier d'alimentation sur la ligne du grand chemin qui traverse le village de Lachine; il y a, de plus, un pont fixe sur l'ancienne écluse. Les bords de la route, à partir du pont tournant jusqu'à la barrière, distance de 150 pieds, sont protégés par un garde-fou de 4 pieds de haut. Un garde-fou de 600 pieds de long s'étend aussi des deux côtés du coursier en amont du déversoir. Un empellement en bois avec des ventelles, se trouve à l'entrée supérieure des anciennes écluses et forme un déversoir pour l'admission de l'eau dans le canal. Un pont de halage traverse l'ancien canal à l'entrée inférieure de l'écluse. La maison du gardien est située entre l'entrée supérieure de l'ancien canal et celle du nouveau canal; elle est construite de pierre brute, a 27 × 20 pieds et un seul étage. Sur un parcours de 450 pieds, en amont de l'écluse, la levée Nord est protégée par une maçonnerie brute faite de grosses pierres. De ce point, les estacades qui ferment le côté Sud du bassin à bois s'étendent jusqu'à l'entrée supérieure de l'ancien canal.

Cette écluse est construite sur une fondation de roche; les murs, portes et les divers agrès sont en bon état. La largeur, entre les poteaux tourillons est de 44 pieds 4 pouces, et la hauteur des murs du sas de 18 pieds 6 pouces.

Elle est éclairée à l'huile de charbon comme les écluses Nos. 3 et 4.

BASSIN AVEC REVÊTEMENTS DE MAÇONNERIE EN PIERRE DE TAILLE.

Il y a, à Montréal, quatre bassins de cette espèce, savoir :—

Le bassin No. 1, situé entre lès écluses Nos. 1 et 2, et occupant tout l'espacê qui les sépare. Les murs sont faits de pierre de taille, à mortier hydraulique ; ils sont actuellement en bon état. Le bassin a 580 pieds de long sur 180 de large, ce qui représente une superficie de 104,400 pieds ; le mur Sud a 19 pieds de haut et celui du Nord 22 pieds. En arrière, il y a un quai planchéié qui se trouve de niveau avec le couronnement de trois côtés du bassin ; ce quai a 30 pieds de large à l'extrémité Est, et du côté Nord 61 pieds à l'extrémité inférieure et 26 pieds à l'extrémité supérieure ; à l'extrémité Ouest, il a 24 pieds 6 pouces de large, ce qui donne un quaiage de 30,150 pieds carrés. En arrière du quai, au côté Nord du bassin, il y a un mur de revêtement en pierre de taille haut de 5 pieds, sur la rue Commune (*Common Street,*) et dont la surface dépasse, de cinq pieds, le niveau du quai. La levée, au côté Sud, a 90 pieds de large et s'incline, en partant du couronnement du revêtissage jusqu'au niveau de l'ancien revêtissage de bois, à l'entrée des anciennes écluses.

Ce bassin est occupé par les gros vapeurs qui font le service des passagers entre Montréal et les ports de la province d'Ontario, ainsi que par les navires de la compagnie d'expédition d'Ottawa et Rideau.

Le bassin No. 2 qui commence à l'entrée de l'écluse No. 2 s'étend jusqu'au pont Wellington, distance de 2,200 pieds, sur la ligne centrale du bassin. Les murs ont 13 pieds 6 pouces de haut et sont faits comme ceux du bassin No 1. La longueur totale du revêtement de pierre, au côté Nord, est de 1,860 pieds et, du côté Sud, de 1,600 pieds. La levée, du côté Sud du pont Wellington jusqu'à la pointe qui fait face aux moulins de M. Gould, est soutenue par un revêtement de bois, à pilotis, grossièrement construit. Le long de la partie inférieure de cette levée, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc a construit un chemin temporaire où viennent les chars, à portée des navires, pour charger et décharger. Un quai planchéié est établi sur le côté Nord à partir du niveau du couronnement du revêtissage jusqu'à celui de la Rue Commune, (*Common Street*) ; il a 36 pieds de large et suit le Nord sur un parcours de 1,000 pieds, ce qui donne une superficie totale de 36,000 pieds.

L'espace triangulaire formé par le côté sud du bassin No. 3 et la partie supérieure du côté Nord du même bassin est aussi planchéié et occupé par des hangars à farine. Les principales compagnies d'expédition ont leurs entrepôts au côté Nord de ce bassin, où se trouvent cinq grues sur le quai et cinq balances distribuées dans l'ordre suivant : la première, entre les rues Prince et Duke, la seconde, vis-à-vis la rue Duke, la troisième, entre les rues Nazareth et Dalhousie, la quatrième, vis-à-vis la rue Dalhousie et la cinquième, vis-à-vis le magasin de MM. Jacques et Tracy au coin de la Rue Commune, (*Common Street*).

Le côté Sud du bassin est loué et entièrement occupé par des moulins à farine, des élévateurs à grains, des forges, etc., etc ; un espace de 10 pieds, depuis la ligne intérieure du mur de revêtement jusqu'à la façade des divers édifices, est réservé pour le service du canal.

A une distance de 1,010 pieds de l'entrée inférieure de l'écluse No. 2, ce bassin est divisé par une langue de terre. La partie Sud en avant des moulins, a 100 pieds de large et s'étend jusqu'au bassin de radoub des MM. Tate, distance d'environ 500 pieds. La partie Nord tourne dans la direction Ouest à un angle de 40 degrés, et s'étend sur une largeur uniforme de 240 pieds jusqu'au pont Wellington, ce qui forme un parcours d'environ 1,100 pieds. La largeur du bassin, en amont du pont tournant, à l'écluse No. 2, est de 100 pieds ; au-dessus de l'entrée des anciennes écluses, elle est de 220 pieds et à l'angle susmentionné, 280 pieds. De la pointe jusqu'au pont Wellington, la levée a 900 pieds, et de la pointe jusqu'à l'entrée du bassin de MM. Tate, elle a une inclinaison d'environ deux pieds sur un et n'est pas protégée. La superficie totale du bassin est d'environ 14 acres et demi.

Les bassins Nos. 3 et 4 ont des rampes qui s'étendent dans une direction Nord à partir de l'extrémité supérieure du bassin No. 2 ; elles sont parallèles entre elles et séparées par un espace de 130 pieds. Le côté Est du bassin No. 3 a 240 pieds de long et le côté Ouest a 350 pieds. Le côté Est du bassin No. 4 a 360 pieds ; les deux bassins ont une largeur uniforme de 110 pieds. Le mur Nord du bassin No. 2 fait le tour de ces rampes, et forme une ligne de revêtements à partir de l'écluse No. 2 jusqu'au pont Wellington sur un parcours de 3,590 pieds. La superficie du bassin No. 3 est de 32,450 pieds et celle du bassin No. 4, de 50,600 pieds.

La langue de terre qui sépare ces bassins est occupée par deux grands hangars à farine, et il y a un quai de 24 pieds de large à la tête de chaque bassin. Le quai en avant de l'entrepôt de l'honorable John Young, au côté Ouest du bassin No. 4, n'a que 15 pieds de large. En amont de cet entrepôt, le terrain qui sépare la rue Wellington du bassin appartient au gouvernement et le quai a 25 pieds de large en cet endroit.

Ces bassins, quais et entrepôts, entre l'écluse No. 1 et le pont Wellington, sont éclairés au gaz par la compagnie dite " Montreal New City Gas Company."

Il y a aussi deux bassins avec des levées comme celles des canaux ordinaires, protégées par un mur en talus de pierre : le premier se trouve au côté Nord du canal, 100 pieds en amont du pont Wellington et est connu sous le nom de " Bassin au bois" parce que les navires chargés de bois de chauffage y accostent généralement. Ce bassin a 210 pieds de long du côté Est, 300 pieds du côté Ouest, et il est large de 100 pieds, ce qui représente une superficie de 25,000 pieds. Il est tout-à-fait insuffisant pour les besoins du commerce auquel il est destiné.

Le second bassin est situé du même côté du canal, 700 pieds en amont du premier, et est connu sous le nom de "Bassin St. Gabriel." Il est de la même largeur que le premier, a 430 pieds de long, et au centre il se trouve une île de 300 pieds de long sur une largeur de 200 pieds, ce qui réduit la superficie du bassin à 124,900 pieds. Ce bassin sert au déchargement du bois de construction qui arrive en radeaux dans le canal et est destiné au marché de Montréal.

Il y a 15 ou 16 ans, on eut le projet d'agrandir le canal du côté Nord, et, à cet effet, l'on commença une excavation de 400 pieds de long, sur la largeur du canal. Mais ce travail n'a pas été achevé.

Au côté Sud du canal, en aval de l'écluse St. Gabriel, il y a un bassin connu sous le nom de " Bassin des Prêtres" ; il appartient à des particuliers qui y ont construit, en 1866, à leurs frais, un pont tournant jeté sur l'entrée du canal et dans l'alignement du chemin de halage. Ce pont est construit comme ceux du canal, mais sur de plus petites dimensions : il a 71 pieds de long et sa largeur, entre les courbes, est de 8 pieds 8 pouces.

Au côté Nord du canal, en amont du pont No. 4, il y a un autre bassin particulier, sur la propriété de feu Benjamin Brewster.

PONTS TOURNANTS.

Il y a sept ponts tournants sur le parcours du canal ; six sont de bois, avec culées en pierre de taille, et dépendent du canal ; de plus, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc en a construit un de fer.

Les ponts de bois sont formés de longrines reliées horizontalement par des moises de bois et des tirants de fer ; les côtés du pont forment des travées verticales composées de moises de bois posées en diagonale entre les longrines et le bras du garde-fou, et retenues par des boulons avec écrou et vis à chaque extrémité. Un contre-poids placé à l'arrière du pont fait équilibre à l'avant. A l'axe du pont est fixée une charpente sur laquelle passent les chaînes qui soutiennent l'avant du pont lorsqu'il est ouvert. A l'arrière du pont, il y a deux rouleaux reposant sur un arc de cercle en saillie et de fonte fixé à un mur de pierre. Il y a aussi, près du centre du pont, des roulettes reposant sur un arc de cercle intérieur fixé à la pile de pierre et soutenant le pivot. Sur les petits ponts, ce pivot est placé au centre de l'axe et à 8 pieds 8 pouces de la façade de la culée, mais sur les deux grands ponts, à Montréal, ils sont placés en côté à environ deux pieds de la façade du mur, et fixés à la base du bau placé en dessous de la longrine. Les petits ponts s'ouvrent au moyen d'une machine à bras fixée en dehors du pont et à l'arrière. Les deux grands ponts de Montréal fonctionnent l'un à l'aide de chevaux, l'autre à l'aide d'un pouvoir d'eau.

Tous les ponts sont peints en blanc et situés sur le canal dans l'ordre qui suit :—

Le pont No. 1, ou pont de Montréal, est jeté sur l'entrée supérieure de l'écluse No. 2, 71 pieds en amont des tourillons, et conduit de *Mill Street*, au côté Sud du canal, à la rue Commune au côté Nord. Les culées du pont sont formées par le prolongement des murs d'écluse. Un mur demi-circulaire, de pierre de taille, dont le rayon part du pivot, protége l'arrière des ponts ; à l'intérieur, il a une saillie d'un pied laquelle soutient l'arc de cercle sur lequel sont posés les roulettes de l'arrière. L'abord du pont, extrémité Nord,

est soutenu par des murs de pierre de taille qui font courbe en dehors ; l'une des extrémités du mur se termine par un pilier circulaire et l'autre par un pilier octogone. Le pont fonctionne au moyen d'une petite roue hydraulique horizontale, mue par l'eau du canal laquelle se décharge dans l'ancienne écluse.

Ce pont a 81 pieds 4 pouces de long, 15 pieds 4 pouces entre les courbes, et 18 pieds 6 pouces du sommet des travées jusqu'à la chaussée en dessous ; il est en bon état.

Le pont No. 2, ou pont Wellington, traverse le canal sur le prolongement de la rue Wellington et est composé de deux parties, l'une fixe, l'autre mobile, reposant sur des culées de maçonnerie en pierre de taille ; un pilier elliptique en pierre, situé au centre du canal et dont le plus grand diamètre est parallèle au courant, soutient la grande volée du pont lorsqu'il est fermé, ainsi que l'extrémité Sud du pont fixe dont l'autre extrémité est soutenue par la culée Nord. La pile-culée est protégée, à ses deux extrémités, par des coffrages remplis de pierre. L'arrière du pont tournant est protégé par un mur circulaire et ses abords sont soutenus par des murs en aile circulaire et des piliers, comme dans le cas du pont No. 1. Deux piliers de pierre octogones, de chaque côté du pont, sont aussi placés sur les piles centrales.

Le pont fonctionne à l'aide de chevaux ; sa longueur est de 86 pieds ; sa largeur extérieure de 18 pieds ; sa largeur entre les courbes, 15 pieds ; et l'on compte 18 pieds 6 pouces depuis le chapeau des poteaux-tourillons jusqu'au tablier.

Le pont fixe a 60 pieds de long et sa largeur intérieure est de 17 pieds. Ces deux ponts sont en bon état.

Les ponts Nos. 1 et 2 sont éclairés au gaz toute l'année.

Le pont No. 3, ou pont St. Gabriel, est jeté sur l'entrée de l'écluse No. 3, 52 pieds en amont des tourillons des portes d'en haut, et sur le prolongement de la Rue des Seigneurs, à l'extrémité Ouest de la cité. Ce pont a été construit au printemps de 1866 et, par conséquent, est neuf ; il appartient à la catégorie des petits ponts.

Les culées sont en maçonnerie de pierre de taille correspondant à celle de l'écluse, avec murs en aile tracés avec un rayon de 24 pieds. L'arrière du pont est protégé par un mur circulaire de maçonnerie de pierre de taille, qui se continue en ligne droite, jusqu'à l'extrémité du mur en saillie qui protége l'avant du pont lorsqu'il est ouvert.

Ce pont a 80 pieds 4 pouces de long, 11 pieds 6 pouces de large, entre les courbes, 13 pieds 6 pouces de haut, de l'intérieur du chaperon à la surface du tablier, et il s'ouvre sur le côté Nord du canal. Il est éclairé à l'huile.

Le pont No. 4, ou pont de Brewster, est jeté sur le canal au chemin de Brewster, 2,400 pieds en amont du pont No. 3, et se compose d'une partie mobile et d'une partie fixe. Les culées sont faites de pierre calcaire taillée, avec un pilier elliptique de pierre, au centre, long de 46 pieds, parallèle à la ligne du canal, et soutenant les extrémités intérieures des deux ponts ; ce pilier est soutenu par un caisson long de 44 pieds sur 17 pieds de large, comme dans le cas du pont Wellington. La culée Nord sur laquelle le pont tourne, a 162 pieds de long, y compris les murs en aile qui s'arrondissent suivant un rayon de 24 pieds.

Le pont tournant a 79 pieds 9 pouces de long, 11 pieds 7 pouces de large, entre les courbes, et 13 pieds 3 pouces de haut depuis la surface de la chaussée jusqu'au-dessous du chaperon. Le pont fixe a 51 pieds de long et 17 pieds 5 pouces de large, à l'intérieur.

Les abords du pont sont soutenus par des murs en aile, longs de 10 pieds, faisant courbe en dehors, et dont chaque extrémité se termine par un pilier de pierre octogone haut de 5 pieds 4 pouces, avec un périmètre de 11 pieds 9 pouces. Deux piliers semblables sont placés sur la pile ou jetée centrale.

Le pont et les culées sont en bon état.

A une distance de 1,900 pieds en amont du pont, le chemin de fer Grand Tronc traverse le canal sur un pont tournant qui fonctionne sur une pile jetée au centre du canal et faite de maçonnerie combinée avec un caisson rempli de pierre, le tout formant une longueur de 150 pieds sur 22 de large. Le pont est construit avec des travées en plaques de fer forgé soutenant des traverses de fer sur lesquelles sont posées les lisses du chemin Chaque extrémité du pont est soutenue par de fortes tiges de suspension faites de fer et fixées dans une charnière au sommet des piliers de fer posés des deux côtés à mi-distance entre les

extrémités. Le pont a 123 pieds 3 pouces de large sur une largeur intérieure de 13 pieds 7 pouces. Les culées sont faites de pierre avec revêtissage de bois à chaque extrémité ; la culée nord a 147 pieds de long et la culée sud 134 pieds.

Le pont No. 5, ou pont de la côte St. Paul, est situé sur le canal, 1,100 pieds en amont de l'écluse No. 4, sur la ligne du chemin qui conduit du village des Tanneries à la côte St. Paul ; il se compose également d'une partie mobile et d'une partie fixe. Les culées, mur de protection en arrière du pont, jetée centrale avec caisson, murs en aile et piliers aux abords, ainsi que le pont fixe sont semblables aux constructions analogues du pont No. 4 ; l'arrière du pont se trouve aussi du côté Nord du canal.

Le pont tournant a 81 pieds 5 pouces de long, 11 pieds 5 pouces de large entre les courbes, et 13 pieds 7 pouces entre le chaperon et la surface de la chaussée.

Le pont fixe a 49 pieds de long, sur une largeur intérieure de 17 pieds 7 pouces.

Le pont et les diverses constructions qui en dépendent sont en bon état.

Le pont No. 6 est jeté sur l'entrée supérieure de l'écluse de garde à Lachine, sur la ligne du grand chemin qui traverse le village. Les culées sont formées par le prolongement des murs de l'écluse. L'arrière et les abords sont protégés par des murs en aile et des murs circulaires, comme aux ponts 4 et 5, mais les piliers aux extrémités sont circulaires et ont 12 pieds 6 pouces de circonférence.

Le pont s'ouvre sur le côté Nord du canal et a 89 pieds 6 pouces de long, 11 pieds 7 pouces de large entre les courbes, et 13 pieds 3 pouces de haut depuis le chaperon jusqu'à la chaussée ; le pont et les culées sont en bon état.

Ces quatre derniers ponts sont éclairés à l'huile de charbon.

Les petits ponts fixes seront décrits en même temps que les constructions auxquelles ils se relient, et leurs dimensions seront indiquées dans un tableau ci-annexé.

DÉVERSOIRS.

Il y a, sur ce canal, quatre grands déversoirs et deux petits, en sus des déversoirs formé par les écluses de l'ancien canal.

Le premier déversoir sur le canal, en commençant par l'extrémité supérieure, est le déversoir et coursier qui entoure l'écluse de garde du côté sud. C'est un grand déversoir fait de maçonnerie de pierres bosselées, sur une fondation de roche, avec murs latéraux et en aile, mur d'appui et jetée centrale. Dans le mur d'appui, il y a 6 ouvertures, hautes de six sur 4 pieds de large, avec vannes de chêne renforcées par des bandages de fer et tournant sur une plaque de fonte fixée à un seuil de pierre ou à la saillie de la dernière assise du déversoir et ajustées à des cadres de chêne boulonnés à la façade du mur.

Un tourillon de fer forgé traverse verticalement le centre de la porte à partir du seuil, et se prolonge jusqu'à une plateforme jetée sur le déversoir et de laquelle on fait manœuvrer les portes avec un grand levier.

Les murs latéraux et la jetée centrale sont rainurés au-dessus du déversoir pour permettre de placer des hausses afin de régler la chute de l'eau dans les grandes crues.

Un coursier d'alimentation de 350 pieds de long est construit en amont du pont tournant ; ce coursier a 83 pieds de large au fond et 41 à la surface, et ses côtés sont soutenus par une maçonnerie brute. Le coursier de décharge est construit de la même manière et se décharge dans le canal, 280 pieds en aval du déversoir.

Le déversoir suivant est petit et pratiqué dans la levée Nord du canal, 700 pieds en amont de l'écluse No. 4. Le déversoir se compose de murs latéraux et de murs en aile faits de pierre de taille, et d'un empellement avec deux pertuis de 3 pieds carrés et des vannes de chêne s'ouvrant par un engrenage à cremaillère. Les murs latéraux sont parallèles, longs de 12 pieds, et distants de 12 pieds au sommet, avec murs en aile divergeant jusqu'à un largeur de 17 pieds 6 pouces, aux extrémités où commence un coursier long de 52 pieds, et large de 17 pieds 6 pouces dont les côtés sont revêtus d'un mur de maçonnerie à pierres sèches et qui se décharge dans la petite rivière St. Pierre.

Il y a un pont de bois, long de 12 pieds sur le déversoir et dans la ligne du sentier de halage. Le tout est en bon état.

Vient ensuite un déversoir régulateur sur le côté Sud de l'écluse No. 4, à la côte St. Paul ; ce déversoir est bâti sur un radier en bois, avec murs latéraux, mur d'empellement et jetée

centrale de maçonnerie en pierre bosselées. Du côté en amont la face du déversoir est en pierre de taille ; il s'y trouve huit vannes, de 5 pieds sur 4, construites et disposées de la même manière qu'au déversoir de Lachine. Ce déversoir et ce coursier ont été construits en 1862, sur l'emplacement des anciennes écluses. Le côté Nord du coursier de décharge est formé par les murs de l'ancienne écluse. Le mur Sud a été abattu et reconstruit pour offrir un plus grand débouché au déversoir. A environ 100 pieds en aval du déversoir, les murs latéraux sont revêtus de planches. Un pont de bois, long de 40 pieds sur 13 de large, est jeté sur l'extrémité inférieure du coursier ; un garde-fou, long de 246 pieds sur 4 pieds de haut, est placé sur la levée Sud. Toutes ces constructions sont en bon état.

Suit un petit coursier pratiqué dans la levée Sud du canal, 100 pieds en amont du pont de fer de la compagnie du Grand Tronc ; le coursier de décharge se jette dans la petite rivière St. Pierre, à 300 pieds du déversoir.

Ce déversoir est construit sur le même plan que le petit qui se trouve en amont de l'écluse No. 4. La maçonnerie a besoin d'être rejointoyée, mais c'est la seule réparation dont elle ait besoin.

En troisième lieu, vient un grand déversoir de décharge situé à l'extrémité supérieure du mur Sud du bassin No. 2, à Montréal, composé d'un mur de soutènement en maçonnerie, continuant le mur du bassin, bouchardé en avant et bosselé du côté opposé, avec murs latéraux et trois piles centrales de maçonnerie, sur pilotis. Les piles sont au-dessous du mur de l'empellement et le divise en quatre parties, dont chacune a deux ouvertures munies de vannes. Les vannes des deux parties centrales s'élèvent au moyen de vis et celle des deux autres avec des leviers. Le fond du coursier de décharge est planchéié sur une longueur de 183 pieds et le coursier se décharge dans le St. Laurent à 600 pieds du déversoir. Les côtés de la chaussée du coursier sont soutenus par des murs épais de maçonnerie brute, à mortier hydraulique, et revêtus de madriers de trois pieds de haut.

A 140 pieds du déversoir, le coursier de décharge est relié à la ligne de *Mill Street* par un pont de bois fixe long de 44 pieds sur 34 de large avec garde-fou des deux côtés.

Les extrémités du pont reposent sur des culées de maçonnerie brute, hautes de 17 pieds à partir du pied de la chaussée. Ces constructions sont en bon état.

La quatrième construction importante de cette espèce est un déversoir de décharge situé à l'extrémité inférieure du bassin No. 2, côté Sud de l'entrée des anciennes écluses ; il est fait de murs latéraux et d'un mur de soutènement en maçonnerie formant prolongement au mur du bassin, muni de cinq ouvertures avec vannes, mues par des vis qui fonctionnent dans un cadre de bois placé sur le mur de soutênement. Le coursier d'alimentation, après avoir passé sous *Mill Street*, se décharge dans le St. Laurent à 220 pieds du déversoir et est fait de cadres de bois planchéiés à l'intérieur et à l'extérieur. Son sommet est de niveau avec les terrains avoisinants et couvert d'un plancher qui a besoin de réparations, mais le déversoir et les autres constructions sont en bon état.

Un mur de soutènement en bois est placé à l'entrée supérieure de l'ancienne écluse à Lachine et un autre existe à l'entrée inférieure des anciennes écluses de St. Gabriel à Montréal ; tous les deux sont munis de vannes ; le premier donne passage à l'eau qui alimente le canal, le second sert à régler les niveaux en amont et en aval de l'écluse No. 3

AQUEDUCS EN SIPHON.

Trois aqueducs passent sous le canal.

Le premier est situé 1,500 pieds en amont du pont Wellington ; il se compose d'un tube rectangulaire de bois qui donne passage à l'eau sous le canal ; chacune de ses extrémités s'ouvre dans un puits fait de maçonnerie, avec mur d'appui soutenant la levée du canal, et deux murs en aile faisant un angle droit avec le mur d'appui. Au-dessus du sol, les murs ont 2 pieds six pouces d'épaisseur et sont construits de calcaire gris soigneusement taillé. La surface extérieure des murs en aile s'incline jusqu'à un niveau de six pieds au-dessous du sommet du mur d'appui et est recouverte d'un couronnement qui projette de deux pouces de chaque côté ; les angles et extrémités des murs en aile sont surmontés de chaperons élégants en pierre de taille. Le cours d'eau qui traverse cet aqueduc passe sous la rue du Canal, au côté Sud, et est traversé par un pont de bois long de 33 pieds sur 17 de large, avec garde-fou des deux côtés, et reposant sur des culées de maçonnerie brute à mortier. Ces constructions sont en bon état.

Le second aqueduc est situé à 3,500 pieds en aval de l'écluse de la Côte St. Paul et construit sur le même plan que le premier, mais offre un passage beaucoup plus large et que traverse la petite rivière St. Pierre : il est en bon état.

Le troisième aqueduc, construit de la même manière et sur les mêmes dimensions que le premier, est situé à 2,000 pieds en amont de l'écluse de la côte St. Paul. La maçonnerie a besoin d'être rejointoyée et l'un des chaperons de pierre devra être posé à neuf.

PILES, COFFRAGES ET BOISAGE.

Presque tous ces ouvrages ont déjà été mentionnés lorsqu'on a décrit les constructions dont ils dépendent; on trouvera les détails de leurs dimensions, et en particulier celles du bassin à bois de Lachine, dans un tableau relatif à d'autres constructions.

Outre le boisage en aval du pont Wellington et de l'écluse St. Gabriel, il y a une autre ligne de ce genre de construction au côté Nord, en aval du pont de Brewster.

Le premier, long de 129 pieds, à partir du mur en aile du pont en descendant, a été reconstruit au printemps dernier (1867), mais il reste encore une longueur de 478 pieds en mauvais état.

GRAND QUAI DE LACHINE.

Ce quai, ou mieux cette digue, s'étend du bord de la rivière, au sud de l'écluse de garde, jusqu'à un point en amont de l'ancienne station du chemin de fer, sur une distance totale de 4,650 pieds. Le quai est construit de coffrages remplis de pierre et dont la surfaces est couverte de poutres placées longitudinalement; sur le tout, une charpente revêtue d'un mur de maçonnerie brute. Ce mur est fait de grosses pierres posées à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux, les vides étant bien comblés de pierres de dimensions moindres et la surface empierrée.

Voici les dimensions d'une section du quai :—largeur des coffrages, entre les parement, 90 pieds ; largeur de la superstructure de pierre, 29 pieds au fond, se réduisant à 21 pieds à la surface ; hauteur, 7 pieds.

Ce quai a été construit pour élever le niveau de l'eau à l'entrée du canal, et, pour la commodité des navires, il est muni de poteaux d'amarrage.

Un petit phare est établi à l'extrémité supérieure ; c'est le premier des phares à l'intérieur au-dessus de Montréal.

BASSIN À BOIS, ET ESTACADES, À LACHINE.

Ce bassin est situé entre la levée Sud de l'entrée de l'ancien canal et le chenal du nouveau ; il est indiqué par une ligne de caissons conducteurs auxquels sont fixées les estacades. La longueur totale du bassin est de 3,366 pieds ; sa plus grande largeur est de 528 pieds et sa largeur minimum de 298 pieds ; sa superficie totale est de 28 acres.

Ce bassin est réservé au bois de construction et de sciage en radeaux ; on perçoit un droit nominal sur ces bois lorsqu'ils sont admis dans les estacades.

Les estacades sont faites de plançons de pin, larges de 4 pieds six pouces et épais de 16 pouces ; elles varient en longueur de 100 à 170 pieds. Les plançons sont solidement serrés les uns contre les autres, et maintenus par des goujons de bois et des boulons de fer avec écrou et vis. Aux extrémités, ils sont retenus par des chaînes passant dans des boucles ou goussets de fer, et des billots semi-circulaires de bois franc bien boulonnés à la partie supérieure de l'estacade. La longueur totale des estacades est de 3,039 pieds.

CONSTRUCTIONS AUX ABORDS DU CANAL.

1.—*Hangars à farine.*—Il y a cinq hangars à farine sur le canal, à Montréal.

Les hangars Nos. 1 et 2 sont situés sur la langue de terre qui sépare les bassins Nos. 3 et 4, et sont faits de bois et fixes ; les toits sont couverts en tôle peinturée. Le hangar No. 1 a 402 pieds de long sur 36 pieds 4 pouces de large ; le No. 2 a 337 pieds de long sur la même largeur que le premier ; ces deux hangars couvrent une superficie de 26,850 pieds.

Les hangars Nos. 3, 4 et 5 sont des constructions solides de bois ; ils sont situés à l'angle formé par le mur Nord du bassin No. 2 et le mur Est du bassin No. 3. Les toits sont couverts de planches épaisses d'un pouce, bien lattées ; les pignons et les côtés sont

planchéiés et lattés quatre pieds plus bas que le bord du toit. Ils sont planchéiés avec des planches de 3 pouces. Ces hangars ont été construits en 1861 et ils sont encore en bon état. Le hangar No. 3 a 225 pieds de long sur 34 pieds 8 pouces de large; le No. 4 a 186 pieds sur 36, et le No. 5 a 291 × 32; la superficie couverte par ces hangars est de 50,688 pieds.

Ces hangars servent d'entrepôt pour la farine et autres produits apportés par les bâtiments qui naviguent sur les canaux.

2.—*Demeures de l'éclusier et du gardien du pont et bureau du percepteur.*—Il y a, sur ce canal, trois vieilles bâtisses de pierre qui servent de résidence aux gardiens des écluses, savoir: Une au côté Sud des anciennes écluses, à Montréal; une au côté Nord des anciennes écluses de St. Gabriel, et la troisième entre la porte supérieure de l'ancien canal, et le nouveau canal Lachine.

A la Pointe Windmill, (*Pointe du Moulin à Vent*), il y a aussi une bonne bâtisse de pierre avec toit de fer-blanc, au côté Sud de l'écluse No. 2; c'est ce qu'on appelle le bureau du canal Lachine, et le percepteur, le contrôleur, et l'ingénieur y tiennent en effet leurs bureaux.

3.—*Magasins et ateliers.*—La vieille bâtisse de bois, longue de 94 pieds sur 36, située sur le terrain qui sépare la rue Wellington du bassin No. 4 et qui a récemment été achetée de madame Yonge, sert de magasin pour le matériel des canaux et les phares. Une vieille bâtisse de bois située sur le terrain du gouvernement, à la Pointe St. Charles, près de la vieille ferme, et maintenant occupée par le gardien du pont Wellington, sert aussi de magasin pour le matériel du canal. Un hangar de bois, servant d'atelier, est situé sur le terrain du gouvernement, au côté Sud du canal, vis-à-vis le pont Wellington.

4.—*Loges.*—Il y a une bâtisse de bois, de 12 pieds carrés, couverte en bardeaux de pin, sur chaque écluse pour l'usage des employés, et une petite loge pour les gardiens des ponts de Brewster et de la côte St. Paul.

ANCIEN CANAL LACHINE.

Voici les constructions encore existantes de l'ancien canal Lachine:—1° Les trois vieilles écluses à Montréal. L'écluse supérieure, à laquelle on a mis des portes neuves, sert de bassin de carénage. Les deux autres ont été abandonnées. La maçonnerie des murs de ces écluses a grandement besoin de réparations.—2° Les restes des anciennes écluses de St. Gabriel qui servent de déversoir régulateur, et une portion de l'ancien canal qui sert de coursier d'alimentation pour les moulins et fabriques au Nord du canal. En aval du bassin de radoub de M. Cantin, quatre piles de pierre sur pilotis ont été construites à l'entrée de ce coursier. Ces piles sont rainurées sur les côtés pour qu'on puisse, au besoin, y placer des poutrelles pour arrêter ou régler le cours d'eau qui fait marcher les moulins.—3° Les murs Nord des anciennes écluses, à la côte St. Paul, lesquels forment un côté du coursier de décharge, en aval du déversoir régulateur. Et 4°, l'ancienne écluse à Lachine convertie en déversoir et coursier d'alimentation avec l'ancien canal qui s'étend sur plus de 3,500 pieds à partir de l'écluse. Cette portion de l'ancien canal est parallèle à la grande route qui traverse le village et la partie exposée est protégée par un garde-fou de 12 pieds de long sur 4 de haut, dont la longueur totale est de 2,707 pieds; ce garde-fou est entretenu par le département. Vis-à-vis l'ancien entrepôt de la compagnie de la Baie d'Hudson, l'ancien canal est traversé par un pont de bois soutenu par un chevalet de bois à chaque extrémité, vu que les anciennes culées de bois sont pourries et hors de service. Une langue étroite de terre, sur le côté Sud du canal, le sépare du bassin à bois.

TERRES DU CANAL.

Outre les terres louées par le gouvernement pour l'usage des pouvoirs d'eau du bassin No. 2 et des écluses Nos. 3 et 4, quelques autres terrains dépendent du canal, savoir:—

Le terrain connu sous le nom de Pointe Windmill, côté Sud de l'écluse No. 2, occupé par la bâtisse où sont les bureaux du canal, et par une résidence, avec hangars,—pour l'éclusier et le gardien du pont tournant aux écluses 1 et 2; le coursier d'alimentation du déversoir de décharge à cette extrémité du bassin, traverse le terrain en question vers son extrémité Ouest.

Un terrain, à la Pointe St. Charles, acheté en 1850 ou 1851 du couvent de l'Hôtel Dieu et du séminaire de Montréal, contenant environ 55½ arpents, et borné au Nord par

le bassin No. 2 et le coursier de décharge du déversoir, à l'Ouest par la rue Wellington, au Sud par la rue St. Etienne, et à l'Est par la propriété de M. James Hodges.

Ce terrain a été acheté pour la construction de bassins, mais est temporairement occupé par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Un terrain inoccupé à l'Ouest de la rue Wellington, entre les rues St. Patrice et du Canal, contenant 4.56 arpents.

Un terrain au côté Nord du canal, entre l'écluse No. 3 et le bassin St. Gabriel, s'étendant du canal à la rue St. Gabriel, acheté du séminaire de Montréal et contenant 22 arpents.

Ce terrain a également été acheté pour la construction de bassins, mais est temporairement occupé par des chantiers.

Un terrain sur la plaine au Nord du canal, en amont de l'écluse No. 4, acheté des propriétaires après l'achèvement du nouveau canal, contenant environ 160 acres anglais et affermé à M. Patrick Evers qui le cultive.

Un terrain triangulaire au côté Nord du canal, en aval de la " tranchée rocheuse," à Lachine, acheté de M. J. Larmonth et contenant 38½ perches françaises.

Il y a, du même côté, un autre lot contenant environ 4 arpents, mesure française, et un autre terrain acheté de la succession Robertson et contenant environ 2 arpents.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Le canal de Beauharnois forme, si l'on peut ainsi parler, le second chaînon de la ligne d'améliorations sur le St. Laurent ; il est situé sur la rive Sud du fleuve, dans le comté de Beauharnois. Le canal a 12 milles de long et, par le moyen de 9 écluses, rachète une chute de 82 pieds six pouces sur le St. Laurent aux rapides du Côteau, des Cèdres et des Cascades.

L'entrée inférieure est située à l'extrémité Sud du lac St. Louis, à trois milles du village de Beauharnois, et l'entrée supérieure à l'extrémité inférieure du lac St. François à Valleyfield.

A l'exception d'une petite tranchée dans le roc, à l'extrémité Sud à St. Timothée, les excavations ont été faites dans la terre dont est formée la levée. Les talus intérieurs sont, protégés, sur toute leur longueur, par un mur de maçonnerie sèche comme sur le canal Lachine. Les levées et talus sont en bon état.

Le lit ou prisme du canal a 80 pieds de large au fond, 120 à la surface de l'eau et 10 pieds de profondeur ; il y a 9 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Le sentier de halage suit la levée Nord sur tout son parcours.

Les écluses sont faites en maçonnerie sur radier en bois, comme au canal Lachine, et de la même capacité, mais aussi pour les mêmes causes, leur largeur primitive de 45 pieds entre les poteaux tourillons est réduite à 44 pieds 2 pouces. Toutes les écluses sont éclairées à l'huile.

Les portes des écluses sont faites de poutrelles, avec vannes en fonte, et fonctionnent comme celles du Canal Lachine.

L'écluse No. 6 forme l'entrée du canal sur le lac St. Louis, dont l'ancien rivage passe sous la chambre de cette écluse en aval des portes supérieures. Deux quais sont placés en aval de l'écluse pour la commodité des navires. Le quai Nord s'étend, à partir du mur en aile, sur une longueur de 535 pieds en descendant ; 185 pieds, vers son extrémité inférieure, ont 18 pieds de large au sommet, 30 pieds au fond et sont faits d'une charpente de coffrage à joints clos au-dessous du niveau de l'eau, avec superstructure continue de bois et remplissage de pierre. Sur le bord du canal ce quai est lambrissé en chêne de 3 pouces ; son côté extérieur est protégé par un brise-glace fait de plançons de chêne d'un pied carré ; le sommet du quai est planchéié. Les 350 autres pieds sont construits avec la pierre des fouilles et sont parmentés avec une maçonnerie de moellons bruts ; sur ces 350 pieds, la largeur du quai est d'environ 60 pieds.

Le quai Sud est fait de bois, et commence à la terre ferme 260 pieds à l'Est du mur en aile ; il s'étend, dans les eaux basses, sur une distance de 267 pieds, direction Nord, jusqu'à un point qui se trouve à 120 pieds du quai Nord et là il forme un angle de 130 degrés pour se continuer parallèlement au dernier quai sur une longueur de 183 pieds.

Un mur de maçonnerie sèche soutient la partie de la levée des écluses qui fait face au Sud et se trouve du côté de l'eau; l'extérieur de la levée, au côté Nord, est formé de pierre de rebut extraite lors du creusement.

Deux poteaux de défense, faits de chêne sont placés contre les écoinçons des bayogers en aval et en amont des portes supérieures, de chaque côté de cette écluse et de toutes celles du canal.

La maçonnerie est en bon état et la largeur primitive de 45 pieds entre les écoinçons s'est conservée. La chambre n'a que 199 pieds 8 pouces de long et les murs 23 pieds 1 pouce de haut; l'élévation est de 11 pieds.

Une bâtisse de pierre pour le gardien, et une maison également de pierre, avec dépendances de bois, pour le percepteur des péages, sont situées au côté Sud, vis-à-vis l'entrée supérieure de l'écluse; à mi-distance sur le biez entre les écluses 6 et 7, il y a aussi une bâtisse de pierre pour l'usage des éclusiers.

Un déversoir de décharge est placé dans la levée au côté Nord, 100 pieds en amont de l'écluse avec un coursier se déchargeant dans le fleuve à 150 pieds du déversoir. Un pont de bois, 56 × 12 pieds, est jeté sur le déversoir dans la ligne du sentier de halage.

L'écluse No. 7 est située à 1,130 pieds en amont de l'écluse No. 6, avec déversoir régulateur et coursier de décharge au côté Sud, plus un pont tournant sur la chambre de l'écluse.

Un mur de soutènement, maçonnerie brute, s'étend sur 90 pieds de chaque côté à partir du mur en aile en aval et en amont de l'écluse. La maison du gardien est située au côté Nord, à 130 pieds de l'entrée supérieure.

La maçonnerie et les portes de l'écluse sont en bon état; la largeur entre les écoinçons est de 44 pieds 6 pouces, la hauteur des murs de chambre 23 pieds 1 pouce et la différence de niveau entre les deux biez, 11 pieds.

L'écluse No. 8 est située 900 pieds en amont du No. 7, avec déversoir régulateur et coursier au côté Sud, pont tournant sur la chambre de l'écluse et mur d'appui en maçonnerie brute de chaque côté, en amont et en aval. La maison du gardien est située au côté Sud de l'écluse.

Cette écluse est en bon état; sa largeur, entre les écoinçons, est de 44 pieds 7 pouces, la hauteur des murs de la chambre 23 pieds 7½ pouces et l'élévation 10 pieds 7 pouces.

Ces trois écluses sont établies sur le roc, avec des radiers en bois entre les bajoyers des enclaves et les murs des ailes inférieures.

Le biez entre les écluses 8 et 9 a 1,380 pieds de long et forme un vaste bassin d'eau peu profonde, excepté dans le chenal au côté Nord; il a 520 pieds de large à l'extrémité inférieure et 330 pieds à l'extrémité supérieure.

Les maisons du gardien et des éclusiers sont situées entre le déversoir et l'écluse.

La largeur, entre les écoinçons, est de 44 pieds 11 pouces, la hauteur des murs de la chambre 22 pieds 5 pouces, et l'élévation 10 pieds 6 pouces.

L'écluse No. 10 est située à 1,320 pieds en amont de la précédente. Le coursier d'alimentation du déversoir régulateur s'écarte du canal à 130 pieds en amont de l'entrée supérieure, et tourne le côté Sud de l'écluse, sur une distance de 590 pieds, jusqu'au déversoir, pour se décharger dans le canal, 60 pieds plus bas. Il y a aussi un pont tournant sur la chambre de l'écluse.

Les maisons du gardien et des éclusiers sont bâties sur le terrain qui sépare l'écluse du coursier d'alimentation; la première est de pierre, la seconde est une vieille bâtisse de bois.

Cette écluse est en bon état; largeur, 44 pieds 11 pouces, hauteur des murs de chambre 22 pieds 10 pouces; élévation 10 pieds.

L'écluse No. 11 est à 5,440 pieds du No. 10; elle a déversoir régulateur et coursier au Sud avec pont tournant sur la chambre.

Une maison de pierre pour le gardien s'élève au côté sud de l'écluse, et au nord, il y a une bâtisse de bois, sur fondation de pierre pour l'usage des éclusiers.

Un mur en maçonnerie brute s'étend des murs latéraux supérieur et inférieur comme aux écluses précédentes.

L'écluse et les portes sont en bon état. Largeur, entre les écoinçons 44 pieds 6 pouces; hauteur des murs de chambre, 20 pieds; élévation, 8 pieds.

L'écluse No. 12 est à 5,490 pieds du No. 11; avec déversoir régulateur et coursier au côté sud, pont tournant sur la chambre d'écluse et murs d'appui en maçonnerie brute pour soutenir les levées, en aval et en amont.

La maçonnerie est en bon état. Largeur, entre les écoinçons, 44 pieds 9 pouces; hauteur des murs de chambre, 22 pieds 2 pouces; élévation, 10 pieds 2 pouces.

Il y a deux maisons de pierre au côté Sud, l'une pour le gardien, l'autre pour les éclusiers.

L'écluse No. 13 est à 10,200 pieds de la précédente. Elle a déversoir régulateur et coursier au côté Sud, pont tournant sur la chambre, et murs d'appui à chaque extrémité.

Au côté Sud, il y a une bâtisse de pierre pour le gardien, et au côté Nord une bâtisse de pierre pour les éclusiers.

L'écluse est en bon état. Largeur, entre les écoinçons, 44 pieds 2 pouces; hauteur des murs de chambre, 21 pieds 8 pouces; élévation 9 pieds 6 pouces.

L'écluse No. 14, ou écluse de garde, est située au village de Valleyfield, six milles en amont du No. 13 et 3,160 pieds en aval de l'extrémité supérieure du canal. Le déversoir et le coursier se trouvent au côté Sud, et, sur la chambre, il y a un pont tournant sur la ligne du grand chemin. Le coursier en amont du déversoir est recouvert de madriers qui ont été renouvelés cet été, et un garde-fou de 3 pieds de haut a été construit au côté Sud du coursier en bas du déversoir.

Les murs d'appui, de chaque côté, en amont et en aval, sont en bon état.

La maison du gardien est au côté Sud, et celle des éclusiers au côté Nord. Ces deux bâtisses sont de pierre, à un étage, et en bon état.

Les murs, portes, etc., sont en bon état. Largeur entre les écoinçons, 44 pieds 6 pouces, hauteur des murs de chambre 14 pieds.

Depuis l'achèvement des barrages, il y a eu une élévation d'environ deux pieds à cette écluse.

Un solide quai de bois, long de 400 pieds, rempli de pierres, est construit sur la levée sud pour l'usage des navires, à l'entrée supérieure du canal, où il tourne à angle droit vers la rive Sud du fleuve et se continue sur une distance de 90 pieds. Cette partie du quai a 12 pieds de large et est en bon état.

PONTS TOURNANTS.

Il y a neuf ponts tournants sur ce canal; ils sont construits en bois et sur le même principe que ceux du canal Lachine.

Huit de ces ponts ont les dimensions suivantes, savoir: 82 pieds de long, 9 pieds 6 pouces de large entre tourillons, et 15 pieds 6 pouces de la base du chaperon à la surface de la chaussée; ils sont jetés sur les diverses chambres d'écluses, en commençant à l'écluse No. 7. On les fait aisément fonctionner du côté Sud des écluses.

Le neuvième pont, dont les dimensions sont à-peu-près les mêmes, est jeté sur le canal à 4,240 pieds en amont de l'écluse No. 13, sur la ligne du chemin qui conduit au village de St. Timothée.

Tous ces ponts sont en bon état. Ceux des écluses 7, 11, 12 et 14 ont été récemment construits.

Le pont de St. Timothée est soutenu par des culées en pierre de taille espacées de 51 pieds à leurs sommets, et la culée Sud soutient le pont lorsqu'il est ouvert.

La façade de la culée, côté Nord, a 17 pieds de long, avec murs en aile de 64 pieds de long et s'étendant jusqu'à la levée du canal. Des caissons de bois remplis de pierre ont été construits depuis, en amont et en aval, dans l'alignement de la culée, avec retrait d'environ un pied sur dix. Le caisson, au côté supérieur, a 52 pieds de long et à ce point il fait un angle de 40 degrés pour se continuer, sur une distance de 40 pieds, jusqu'à la levée du canal; il a 14 pieds de large. Le caisson en aval s'étend sur 85 pieds de la culée à l'angle sus-mentionné, et de là jusqu'à la levée du canal, il a 40 pieds; sa largeur est de 15 pieds 6 pouces. L'espace restant entre ces caissons, les murs en aile et la levée du canal a été comblé avec de la terre.

La culée Sud a 91 pieds de long sur sa façade, avec murs en aile s'étendant 60 pieds en arrière, divergeant comme ceux du côté Nord et protégés par des caissons en amont et en aval. Les caissons sont de forme triangulaire et leurs bases sont appuyées contre les murs en aile de la culée; chacun d'eux a 31 pieds de long de la base au sommet, et 39 pieds jusqu'à la levée du canal, avec une largeur maximum de 20 pieds; tous sont en bon état.

Une bâtisse de bois sur fondation de pierre s'élève près du pont, au côté Sud, et est occupée par le gardien du pont.

DÉVERSOIRS.

Il y a treize déversoirs sur ce canal :—Un grand déversoir d'alimentation à la tête du canal, sept grands déversoirs régulateurs aux écluses ; deux déversoirs, dont l'un est de grandes dimensions, à l'écluse No. 6, et un petit déversoir à St. Timothée ; deux déversoirs fournissant de l'eau aux machines hydrauliques des établissements de Valleyfield, et un déversoir qui va du coursier aux moulins, à l'extrémité Sud du barrage inférieur.

Le déversoir de l'écluse No. 6, se trouve dans la levée du canal, côté Nord, 100 pieds en amont de l'écluse, il est sur fondation de roc, avec murs en pierres à parements bosselés et un mur de soutènement, partie de pierre de taille et partie à parements bosselés ; il a six pertuis, de 4 pieds carrés, munies de vannes glissant verticalement dans des cadres de bois fixés à la façade du mur d'empellement. Une des portes se lève au moyen d'une vis de fer fixée dans un cadre de bois et fer, et posé sur la plateforme au-dessus du déversoir ; les autres fonctionnent au moyen de leviers.

La plateforme qui sert à lever les portes, sur ce déversoir et sur tous les déversoirs régulateurs se compose de 4 soliveaux de pin de 12 pouces carrés, juxtaposés au-dessus de l'empellement et reposant sur les murs latéraux et un pilier central.

Le mur à pertuis, ou déversoir régulateur, de l'écluse No. 7 est situé au côté Sud de l'écluse, 119 pieds en amont de l'entrée supérieure ; le coursier d'alimentation se décharge dans le canal, 112 pieds en aval des portes inférieures. Le déversoir est construit sur le même plan que celui de l'écluse No. 6, fait de la même maçonnerie et il repose sur une fondation naturelle de roche.

Sur le déversoir, il y a un pont de bois, de 55 × 12 pieds, avec garde-fou haut de 3 pieds de chaque côté. Un pont, de 34 × 18 pieds, avec garde-fou, haut de 4 pieds 3 pouces, se trouve sur l'écluse dans l'alignement du chemin, et un autre, de 31 × 12 pieds, est jeté sur l'extrémité inférieure du coursier. Ces ponts sont tous soutenus par des culées en maçonnerie brute et sont en bon état.

Le fond du coursier est creusé dans le roc et les talus de terre sont soutenus par des murs de maçonnerie sèche, qui sont généralement en bon état.

Le déversoir régulateur de l'écluse No. 8 est situé au côté Sud, presque en face des portes inférieures, avec coursier d'alimentation, long de 312 pieds, s'ouvrant dans la levée du canal en amont du mur d'appui supérieur, et du coursier qui se décharge dans le canal 157 pieds en aval du déversoir. Il est construit sur le plan des deux précédents et ses fondations reposent sur le roc. Le fond du coursier est aussi creusé dans le roc, avec glacis de pierre pour protéger la levée. Un pont de bois, de 53 × 12 pieds, avec garde-fou de trois pieds de haut est jeté sur le déversoir et un petit pont, de 26 × 12 pieds, se trouve sur l'extrémité supérieure du coursier de décharge.

Le déversoir, les ponts et murs des coursiers sont en bon état.

Les déversoirs régulateurs des écluses Nos. 9, 10, 11, 12 et 13, reposent sur des radiers en bois sont construits sur le même plan et les mêmes dimensions que le déversoir de l'écluse No. 6 avec ponts à chaque extrémité du coursier.

Tous les coursiers sont des tranchées dans le sol ; ils ont vingt pieds de large au fond et 50 à la surface de l'eau. Les levées en aval des déversoirs sont généralement soutenues par un fort mur de maçonnerie brute à mortier.

A 3,430 pieds en amont de l'écluse No. 13, on remarque dans la levée une construction qui forme à la fois canal de décharge, déversoir et aqueduc en siphon ; c'est ce qu'on appelle le déversoir de St. Timothée ; il se trouve au côté Nord du canal. Cette construction se compose de murs latéraux et de deux murs de soutènement, en maçonnerie, longs de 66 pieds, le mur de chute intérieur soutenant la levée opposée du canal ; il y a de plus deux murs en aile, contruits à angle droit et qui s'étendent dans le canal en faisant un retrait, correspondant au talus intérieur de la levée. Deux murs, espacés de 10 pieds six pouces s'étendent aussi du mur de soutènement intérieur vers le canal ; ils partent du centre du canal et ils sont rainurés de manière à pouvoir y placer des poutrelles à barrage sur l'alignement du mur d'appui extérieur, dans lequel il y a un pertuis pour la décharge de l'eau.

Les murs de soutènement et en aile forment un puits dans lequel l'eau coule avant de traverser un aqueduc couvert, haut de 6 pieds et large de 5, sur 30 pieds de long, construit sous la levée du canal, à partir du mur de soutènement extérieur où il se relie à un canal de dérivation qui traverse le village de St. Timothée et se décharge plus loin dans le St Lau.rent.

Déversoir d'alimentation à l'entrée supérieure.—Ce déversoir est situé au côté Sud de l'écluse de garde, à Valleyfield, à 50 pieds des portes inférieures. Le coursier a 540 pieds de long; ses côtés sont soutenus par des murs de revêtement en maçonnerie brute et il entre dans le canal 200 pieds en aval du déversoir.

Ce déversoir est bâti sur un radier en bois, avec murs latéraux et pilier central de maçonnerie en pierres bosselées et en assises régulières, et un empellement en maçonnerie du même genre en aval, mais dressée en amont; il y a six ouvertures, de 4 pieds carrés, munies de vannes tournant horizontalement sur un seuil de fonte, comme les portes du déversoir d'alimentation qui se trouve à la tête du canal Lachine; pour manœuvrer ces portes, on se place sur une passerelle qui les surmonte.

Des coulisses sont pratiquées dans les murs latéraux et le pilier central au-dessus du mur d'empellement à l'effet de recevoir des poutrelles.

Le déversoir et le coursier sont en bon état.

Déversoir pour les établissements hydrauliques des lots Nos. 1, 2, 3, 4 *et* 5 *à Valleyfield* —Ce déversoir est situé à l'extrémité Est du barrage inférieur, et bâti sur un radier en bois, avec murs latéraux et un mur transversal ou empellement avec six vannes. Les deux ouvertures centrales ont 6 pieds de haut sur 4 pieds de large, et les quatre autres ont 4 pieds carrés. Un mur en maçonnerie brute, à mortier,—long de 512 pieds, forme le côté Nord du coursier d'alimentation des pouvoirs d'eau des moulins. Des ouvertures de 15 pieds, avec murs latéraux de 20 pieds de long, sont pratiquées dans le mur pour les coursiers des moulins de chaque lot. Le coursier d'alimentation a 36 pieds de large au fond.

Un mur de soutènement en maçonnerie brute, à mortier, s'étend le long de la levée, 59 pieds en amont du déversoir, au côté Sud, et se termine par un mur en courbe, de maçonnerie sèche, qui suit le bord du fleuve sur un parcours de 23 pieds. Le côté Sud du coursier d'alimentation, en aval du déversoir, est protégé, à la surface de l'eau par un mur en maçonnerie sèche et brute, et l'extérieur de la levée, à l'extrémité inférieure du coursier, est soutenu par un mur d'appui en maçonnerie sèche. Un pont de bois, de 40 × 24 pieds, avec garde-fou haut de 3 pieds est jeté sur le déversoir; quatre petits ponts de 18 pieds carrés sont jetés sur les ouvertures du mur Nord où passent les coursiers latéraux.

L'eau nécessaire pour faire marcher un moulin à quatre moulanges, construit par Stephen May sur le pont No. 5, est prise à l'extrémité inférieure du grand coursier au moyen d'un petit coursier en charpente.

Le déversoir et le coursier d'alimentation sont en bon état.

Le déversoir, à l'extrémité Ouest du barrage, a 163 pieds de long; il est muni de murs latéraux avec quatre piliers de centre qui partagent le déversoir en cinq parties, larges chacune de 24 pieds. Ces divisions sont fermées par des poutrelles soutenues par les murs latéraux et les piliers. Un pont de bois, long de 165 pieds sur 18 de large, avec garde-fou de 3 pieds 4 pouces de haut, est jeté sur le déversoir, et il y a aussi une passerelle, de la même longueur, où l'on se place pour lever les poutrelles.

Ce déversoir fournit l'eau au coursier d'alimentation des établissements hydrauliques de la Grande Ile; il est en bon état.

Un déversoir de décharge est construit dans la levée Est du coursier d'alimentation immédiatement en aval du déversoir. Ce déversoir a des murs latéraux, un pilier central avec poutrelles, comme le précédent, et il a 52 pieds de long; il y a de plus, au centre, deux piliers de pierre longs de 15 pieds, qui divisent le déversoir en trois parties égales. L'eau de décharge passe par ce déversoir pour se rendre dans le chenal du fleuve en aval du barrage.

Un pont, de 61 × 12 pieds, avec garde-fou, haut de de 3 pieds 4 pouces, est jeté sur le déversoir et sert de communication avec les moulins. Le coursier d'alimentation qui conduit aux moulins est creusé sur le lot No. 2, et son côté est est protégé par un mur de maçonnerie brute jusqu'à la ligne du lot No. 1.

AQUEDUCS EN SIPHON.

Dix aqueducs passent sous ce canal, et ils ont été construits, principalement pour faire écouler l'eau des fossés qui se trouvent au côté Sud. Ils sont faits de pierre, et, à l'exception du grand aqueduc en amont de l'écluse No. 12 et du premier aqueduc en aval de l'écluse de garde, tous sont construits sur le même plan et les mêmes dimensions, savoir:—

Une voûte sous le canal, longue d'environ 160 pieds, avec ouverture, de 4 × 3 pieds communiquant avec un puits à chaque extrémité ; à ces extrémités, la levée est soutenue par un mur de soutènement dont la façade a 11 pieds de haut sur 12 de large, avec murs en aile divergeant jusqu'à une largeur de 22 pieds à leurs extrémités. Une plate-forme de solives et madriers couvre l'entrée sud des aqueducs pour empêcher qu'ils soient remplis et obstrués, durant l'hiver, par la neige et la glace.

Le premier aqueduc, en partant de l'extrémité inférieure du canal, est situé à 3,069 pieds en amont de l'écluse No. 10.

Le suivant est un grand aqueduc, situé à 600 pieds en amont de l'écluse No. 12, fait en maçonnerie de pierre de taille et composé d'un tunnel à voûte, sous le canal, long de 123 pieds, avec mur de soutènement de 18 pieds de haut, 25 pieds 6 pouces de large, et murs en aile divergeant jusqu'à une largeur de 49 pieds 6 pouces à leurs extrémités. Au pied de l'un des murs latéraux il y a une saillie de 2 pieds de large et de 20 pouces de haut, formant un sentier qui traverse l'aqueduc. Cet aqueduc semble en très-bon état ; il a une hauteur de 12 pieds et la même largeur à l'intérieur.

Le troisième est un petit aqueduc situé 4,128 pieds en amont du précédent ; le quatrième se trouve à 590 pieds en aval de l'écluse No. 13 ; le cinquième à 990 pieds en amont de l'écluse ; il y en a quatre autres entre le pont de St. Timothée et l'écluse No. 14 : le premier de ceux-ci à 1,683 pieds ; le second, à 6,336 pieds ; le troisième, à 9,306 pieds ; et le quatrième, à 14,553 pieds en amont du pont ; tous sont en bon état.

Le dernier aqueduc est situé à 6,240 pieds en aval de l'écluse No. 14 ; il a une arche double et passe sous le canal ; chacune de ses ouvertures a 5 pieds de haut sur 4 de large.

Au Nord, ou côté du fleuve, la levée est soutenue par un mur de 48 pieds de long, s'élevant de 4 pieds au-dessus du sol, avec murs en aile distants de 13 pieds, longs de 9 et divergeant à partir de l'arche jusqu'à une largeur de 24 pieds à leurs extrémités. Toute cette construction est en bon état.

BACS.

Deux bacs font la traverse pour l'usage des cultivateurs, dans le long biez qui sépare les écluses Nos. 13 et 14.

Le premier bac traverse à 8,712 pieds en amont du pont St. Timothée, où des enclaves longues de 48 pieds sur 12 de large, sont creusées dans les levées et soutenues par des caissons de bois qui servent à amarrer les bacs.

Sur la levée Sud, il y a une vieille bâtisse de bois, de 35 × 15 pieds, et où réside le passeur.

Le second bac traverse à 7,245 pieds du premier ; à ce point, il y a aussi des enclaves dans les levées et une vieille bâtisse de bois occupée par le passeur, comme pour le premier bac.

BATISSES.

1° *Demeures des gardiens, éclusiers, etc.*—Il y a, à chaque écluse de ce canal, une maison de pierre, de 30 pieds 8 pouces sur 22 pieds 4 pouces, où résident les gardiens ; toutes ces maisons sont bâties sur le même plan et sont en bon état.

Il y a également six bâtisses de pierre et deux de bois où résident les ouvriers employés aux écluses, et trois vieilles maisons de bois, l'une pour le gardien du pont St. Timothée et une pour chacun des passeurs.

Une bonne bâtisse de pierre, avec dépendances, se trouve sur le côté Sud du canal, en face de l'écluse No. 6 ; le percepteur des péages y réside et y tient son bureau ; sur le bord du fleuve, en face de l'écluse No. 9, il y a une bâtisse de pierre occupée par le surintendant local.

2° *Magasins et ateliers.*—Une bâtisse de bois a récemment été construite sur le côté sud du canal, en amont de l'écluse No. 9 ; elle sert d'atelier et d'entrepôt pour le matériel du canal. Un vieux hangar contigu à la maison des éclusiers sert de dépôt pour les vieilles ferrures, etc., etc.

3° *Loges.*—Huit petites bâtisses de bois, de 6 pieds carrés, sont distribuées sur les différentes écluses pour l'usage des éclusiers.

FOSSÉS

Un fossé est creusé le long et en dehors de la levée Sud du canal, depuis la tête du canal jusqu'à l'écluse No. 9. Ce fossé sert à l'asséchement des terres contigues. La longueur totale de ces fossés est d'environ 400 arpents, et l'eau qu'ils reçoivent s'écoule par les aqueducs en siphon qui passent sous le canal.

BARRAGES.

Deux barrages sont construits dans le fleuve, à la tête du canal, pour élever le niveau de l'eau à l'entrée supérieure. Le premier, appelé barrage inférieur, est fait de caissons irréguliers, couverts et protégés des deux côtés par de grosses pierres ; il s'étend du rivage, 650 pieds au Nord de l'écluse de garde, jusqu'au côté Est de la Grande Ile de Beauharnois, sur une distance totale de 660 pieds. La surface supérieure du barrage est recouverte de terre, et forme un chemin de communication entre la Grande Ile et la rive. Comme on l'a déjà fait observer, à chaque extrémité du barrage, il y a un déversoir d'alimentation pour les moulins en aval du barrage.

Une digue, faite de terre, de 1 à 4 pieds de hauteur et revêtue en pierre, s'étend de l'extrémité Ouest de la digue, le long du rivage à l'extrémité supérieure de la Grande Ile, sur une distance de 1,200 pieds, et de l'extrémité Est du barrage jusqu'à un point qui fait face à l'écluse de garde, sur une longueur de 300 pieds.

Le second barrage traverse le chenal, entre la Grande Ile et la côte Est de l'Ile de Clark, à un point situé 1¼ mille plus haut, directement en amont de la digue inférieure. Ce barrage a 800 pieds de long, il est fait à coffrage avec levées de terre, formant de chaque côté des talus protégés par des enrochements. Une levée de 300 pieds de long se continu à partir de l'extrémité Ouest du barrage ; ces deux levées sent en bon état.

DIGUE LONGEANT LA BAIE DE LA FAMINE.

Cette digue, s'étend vers le Sud, en partant de Knight's Point, environ un mille en amont de l'entrée supérieure du canal, et suivant la côte Est de la Baie de la Famine, jusqu'auprès de la ligne du canton de Godmanchester, sur une distance totale de $4\frac{86}{100}$ milles ; elle a été construite pour protéger les basses terres, situées le long des bords du lac, contre les inondations à l'époque des grandes crues.

La digue a 14 pieds à son sommet ; ses côtés ont une inclinaison d'un demi-pied sur un ; elle s'élève de deux pieds au-dessus du chaperon de l'écluse de garde. Une tranchée de pisé, large de 6 pieds, a été creusée, au centre, jusqu'à la couche d'argile qui se trouve en dessous, et remplie d'argile ; ce remplissage a été continué jusqu'à la surface de la digue, ce qui forme un mur en pisé, épais de 6 pieds sur toute sa longueur. Des aqueducs de bois se trouvent à plusieurs points de la levée ; il y a un fossé creusé en arrière de la digue et des rigoles conduisant à la rivière St. Louis et au réservoir des moulins de la seigneurie.

A 740 verges de l'extrémité de Knight's Point, il y a dans la levée un empellement avec des vannes, pour introduire l'eau dans le coursier des moulins de la seigneurie, sur la rivière St. Louis.

Deux mille deux cents pieds de la levée qui se trouvent exposés au ressac du lac St. Louis, sont protégés par un mur de pierre.

La levée sert de chemin et il en résulte qu'elle tasse et s'étend, mais elle est en bon état.

QUAI ET BRISE-LAME À LA GROSSE POINTE.

Ce quai, avec brise-lame, se trouve à environ deux milles de l'entrée supérieure du canal, au côté sud du chenal. Il a été construit pour la sûreté et la commodité des navires retenus par la brume ou par les gros vents.

Il est construit en coffrage, avec superstructure continue de bois, et comblé avec de la pierre jusqu'à la surface. Le brise-lame à 500 pieds de long sur 15 de large, et le quai forme un angle de 63 degrés avec la ligne du brise-lame. Ce quai a 160 pieds de long et la largeur de sa surface est de 33 pieds.

L'extrémité supérieure du quai se termine par un brise-glace revêtu de fer. Le quai et le brise-lame sont munis de piliers d'amarrage, et sont en bon état.

POUVOIR D'EAU.

Le seul pouvoir d'eau actuellement affermé, et dont l'on fasse usage, est celui qui se trouve aux extrémités du barrage inférieur de Valleyfield.

Il se compose des lots Nos. 1, 2, 3 et 4, à l'extrémité est du barrage, occupés par M Alexandre Buntin, qui exploite une manufacture de papier et qui a loué un pouvoir d'eau suffisant pour mettre en mouvement douze moulanges ordinaires; il comprend encore le lot No. 5, à l'extrémité inférieure du coursier, loué par M. Stephen May, qui y a construit un moulin à farine avec quatre moulanges; en tout, le pouvoir d'eau affermé peut donc mettre en mouvement 16 moulanges ordinaires. Les lots Nos. 1 et 2, à l'extrémité Ouest du barrage ont été originairement loués à M. G. X. Poitras; 12 moulanges de la force de 10 chevaux chacune peuvent y fonctionner; cela forme un total de 28 moulanges.

Le lot No. 1 est actuellement occupé par M. Anderson qui exploite un moulin à farine et à scie, et le lot No. 2 par MM. Wattie et Cie., qui viennent d'y établir une fabrique de bois.

QUAIS D'AMARRAGE.

Il y a, sur la route du St. Laurent, deux quais d'amarrage construits pour la commodité des navires qui descendent les rapides en aval du Côteau.

Le premier est situé au côté Nord du fleuve, dans la Baie Rousseau, au pied des rapides du Côteau, trois milles en aval de ceux des Cèdres.

Le second se trouve aussi au côté Nord du chenal, au pied des rapides des Cèdres, dans la Baie de Bocco Hayes, trois milles en aval des Cèdres.

Un troisième est dans la baie, au côté Sud du canal, environ un mille en amont des rapides de Lachine.

Ces quais ont 170 pieds sur 20, ils sont faits de caissons remplis de pierre et recouverts de madriers; de plus, ils sont munis de poteaux d'amarrage. Ils furent achevés durant l'automne de 1856, et sont maintenant très-détériorés au-dessus de la surface de l'eau.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

Ces constructions sont situées à environ 14 milles en amont de Sorel et un mille et demi en amont du village de St. Ours; elles forment la partie inférieure des améliorations de la rivière Richelieu; elles élèvent l'eau de 4 pieds jusqu'à l'entrée inférieure du canal Chambly, et cette élévation est sensible sur un parcours de 32 milles.

Le barrage est divisé en deux parties par une île d'environ huit arpents de long sur un de large. Le barrage principal est situé près de l'extrémité supérieure de l'île, à l'Ouest, et il a 600 pieds de long, entre culées; il est fait de caissons remplis de pierre et recouverts d'une charpente continue. Du côté d'amont les caissons sont lambrissés en madriers de 3 pouces; il y a aussi un pilotis de protection en aval des caissons. Le sommet du barrage a deux versants, dont l'inclinaison est de trois pieds sur un du côté supérieur et de deux pieds sur un du côté inférieur; il est également recouvert de planches de trois pouces. L'angle que fait le barrage au-dessus des caissons est comblé avec de la terre. En aval du barrage, on a jeté deux rangées de caissons, qui forment un tablier d'environ 40 pieds de large sur toute la longueur du barrage, et l'empêchent de se miner en dessous. Les culées sont faites de forte maçonnerie en pierre de taille, avec murs en aile s'étendant jusqu'à la rive et appuyés par de bons terrassements en arrière.

La façade de la culée a 15 pieds de long, avec deux murs en aile de 30 pieds qui s'élèvent à environ huit pieds au-dessus du sommet du barrage.

La façade de la culée de l'île s'est brisée et a été partiellement enlevée par les grandes eaux et la glace; on l'a refaite en maçonnerie brute qui semble solide. La fondation de la culée Ouest semble avoir tassé et occasionné ainsi des crevasses dans le mur. Ces deux culées étaient très-exposées et on les a protégées par des enrochements qui sont disposés de manière à former des glacis avec une inclinaison d'un pied sur un, en avant, pour arrêter les hautes eaux et la glace. Les rives du fleuve, à chaque extrémité du barrage, sont élevées, de formation argileuse, et exposées à des éboulements considérables; pour

prévenir ces éboulements, on a protégé 600 pieds environ de la rive, de chaque côté en aval du barrage, par des enrochements L'extrémité supérieure de l'île a été protégée de la même manière.

Deux caissons d'amarrage, de 30 pieds carrés, ont été jetés à environ 200 pieds de chaque rive, et à 200 pieds en amont de l'extrémité du barrage; ils sont solidement remplis de pierre. Ces caissons sont posés obliquement de manière que leur pointe supérieure coupe le courant. Leurs côtés supérieurs ont un revêtement de planche. Les caissons brisent la glace et l'empêchent de s'accumuler sur le barrage; on s'en sert pour amarrer les bacs et barges qu'on emploie dans les travaux de réparation.

Ce barrage est fondé entièrement sur l'argile et sa solidité dépend beaucoup des caissons qui lui servent de tablier.

La portion Est du barrage à 300 pieds de long; elle est située vers le centre de l'île et formée d'une levée solide dépassant le niveau des hautes eaux, et large de 25 pieds au sommet, avec des glacis de deux pieds sur un.

Le versant supérieur est protégé par un mur de pierres brutes. L'écluse se trouve au centre de cette levée; elle a 200 pieds entre tourillons, avec les murs en aile ordinaires; elle est large de 45 pieds et faite de maçonnerie en pierre de taille reposant sur pilotis. Les buscs sont à 7 pieds au-dessous du niveau des eaux basses. L'extrémité supérieure de l'écluse, comptant de 50 pieds en aval des portes supérieures, s'élève de 3 pieds 6 pouces; il y a des marches dans le chaperon, entre la partie basse et la partie élevée de l'écluse.

Les portes sont faites avec des poutrelles, comme au canal Lachine, et les portes inférieures fonctionnent de la même manière; mais les portes supérieures sont soutenues par une tige de suspension fixée à un boulon qui traverse l'avant de la porte à la hauteur des basses eaux, et dont l'extrémité supérieure entoure un pivot placé sur le haut du tourillon. La tige de suspension traverse chaque côté de la porte et fonctionne au moyen d'anneaux à vis, avec lesquels on élève ou abaisse l'avant de la porte au lieu d'employer des roulettes à friction comme dans les autres portes. Ce pivot est fixé à une grande plaque de fer qui est elle-même fixée à la pierre de couronnement par des boulons de fer forgé, à écrous et à vis, et qui servent à fixer la position du pivot. Ces portes fonctionnent au moyen d'un cabestan et d'une chaîne sans fin, qui passe sur une poulie à dents sur le chaperon et est fixée à l'extrémité d'un châssis triangulaire de bois, de six pouces carrés, fixé lui-même au sommet des portes. L'angle supérieur est soutenu par une roulette qui fonctionne bien et lorsque les portes sont bien ajustées elles ne se dérangent pas de la saison.

Les quais, en amont et en aval de l'écluse, s'élèvent jusqu'à la hauteur du chaperon. Ils sont formés au moyen de chevalets en bois équarri d'une largeur de six pieds, espacés de dix pieds et reliés au sommet par des longrines longitudinales, boulonnées aux sommets des chevalets, et sur lesquelles il y a une passerelle avec garde-fou de 3 pieds de haut, en arrière. Les poteaux intérieurs s'élèvent au-dessus du quai et servent à amarrer les navires. Les poteaux des chevalets sont reliés au moyen de liernes auxquelles ils sont boulonnés. Un coffre en madriers, rempli de pierre et profond de 3 pieds, est placé en-dessous au niveau des eaux basses sur toute la longueur de chaque quai. Le quai en aval de l'écluse a 420 pieds de long; il est soutenu à l'extrémité inférieure par un coffrage long de 26 pieds sur 15 de large et s'élevant au-dessus du niveau des eaux basses, avec marches conduisant au sommet du quai principal.

Le quai en amont de l'écluse a 270 pieds de long; il est protégé par un pilier de 10 × 12 pieds, avec marches du niveau des eaux basses au sommet du quai.

L'écluse est éclairée à chaque extrémité par des lampes à huile de charbon.

La levée en aval de la digue, côté Est de l'écluse, a 15 pieds de large au sommet, avec talus extérieurs s'inclinant de deux pieds sur un. La levée Ouest se relie à l'île qui a été ramenée au niveau de la levée et forme les emplacements des bâtisses aux abords des constructions. Ces bâtisses sont d'abord, une maison en brique pour le contrôleur; elle a 34 × 28 pieds et elle est haute d'un étage et demi; la moitié d'une vieille bâtisse de bois, de 33 × 22 pieds, sert de cuisine d'été au contrôleur, et l'autre moitié sert de bureau au contrôleur et au collecteur des péages. Une autre vieille bâtisse de bois, de 23 × 15 pieds sert d'entrepôt pour le matériel du canal.

Toutes ces constructions sont en bon état, excepté la vieille bâtisse où sont les bureaux et qui a besoin de réparations.

Le seigneur a un moulin à farine situé sur le rivage, à l'Est de l'écluse et qui fonctionne au moyen d'un pouvoir d'eau traversant l'extrémité Est de la levée, par un coursier d'alimentation fait en charpentes. Ce coursier d'alimentation est entretenu par les propriétaires du moulin et est actuellement en très-bon état.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal est situé au côté Ouest du fleuve, entre les bassins de Chambly et de St. Jean, distance de 12 milles. Le lit, ou prisme, du canal a généralement 30 pieds de large au fond et 60 à la surface de l'eau.

8 écluses rachètent un niveau de 72 pieds. Elles sont situées sur la section de Chambly ou section inférieure, toutes dans un rayon d'un mille et trois quarts du bassin de Chambly.

L'écluse No. 1, ou écluse de garde, se trouve près de l'embouchure de la rivière St. Jean. Les murs de l'écluse sont faits de pierre de taille et sur un radier de bois avec portes ordinaires manœuvrées par des bascules.

Les écluses Nos. 7, 8 et 9 sont accolées, fixées à la rive du fleuve et forment l'entrée inférieure du canal à Chambly.

Elles ont 125 pieds entre tourillons et 23 pieds 9 pouces entre les écoinçons. Les buses supérieurs sont en pierre de taille, comme les murs de chute. Aux buses supérieurs des écluses Nos. 9 et 7, on a dernièrement renouvelé les seuils de bois de chêne. Il y a des marches de pierre dans les murs en aile inférieurs des écluses Nos. 7 et 8, pour la commodité des éclusiers.

Les portes sont faites en charpente ouverte avec bordages, en amont et munies de bascules. Les vannes sont placées dans les murs vis-à-vis les enclaves, excepté aux portes inférieures de l'écluse No. 9, où elles se trouvent entre les deux traverses inférieures. En outre, une troisième vanne a été posée à chaque porte pour faciliter le passage de l'eau. Toutes les vannes fonctionnent au moyen d'une roue à engrenage avec cric à cremaillère, mue par une manivelle.

La maçonnerie de ces écluses est faible et a été considérablement ébranlée par les navires et vapeurs fortement chargés; il en résulte qu'elles présentent des fuites plus ou moins considérables autour des portes supérieures et entre les vannes et les murs.

Les levées ont généralement 15 pieds de large au sommet, avec talus extérieurs inclinés de deux pieds sur un, excepté la levée est de l'écluse No. 9. Celle-ci étant au bord de la rivière, l'intérieur de la levée est soutenue par un mur de pierre, dont 8 pieds, à la partie supérieure, sont de pierre de taille—comme les murs de l'écluse—et n'est, en réalité, que la continuation du mur en aile inférieur. A l'exception des fuites dans les murs, ces écluses et toutes leurs montures sont en bon état.

L'écluse No. 6 se trouve à environ 2,500 pieds en amont du No. 7; le No. 5 est à 750 pieds du No. 6; le No. 4 à 300 pieds en amont du No. 5; le No. 3 à 2,200 pieds en amont du No. 4. Ces écluses ont 118 pieds entre tourillons et sont larges de 23 pieds à 23 pieds 7 pouces. Les murs sont en pierre de taille sur radier; ils offrent plus ou moins de fuites dues à l'ébranlement. Les buses des écluses sont de bois, et placés à un pied au-dessus du fondement; les murs d'appui se trouvent en amont des enclaves supérieurs. Les portes sont faites comme celles des écluses Nos. 7, 8 et 9; les vannes fonctionnent au moyen d'un engrenage à crémaillère. Les levées ont 15 pieds au sommet, avec talus s'inclinant de deux pieds sur un.

L'écluse No. 2 se trouve 1,800 pieds en amont de l'écluse No. 3; elle a 124 pieds entre tourillons, et est large de 23 pieds 3 pouces; elle est en pierre de taille sur radier. Le mur de chute est aux portes supérieures, est surmonté d'un buse de pierre; les vannes supérieures sont dans les murs. Le buse inférieur est de bois et boulonné à la fondation. Les portes sont pareilles aux précédentes, avec vannes entre les traverses inférieures. Les vannes fonctionnent toutes au moyen d'un engrenage à crémaillère.

Cette écluse et toutes les montures sont en bon état.

L'écluse de garde, au No. 1, à St. Jean, se trouve à 3,000 pieds en aval de l'entrée supérieure, et est également de pierre de taille, sur radier, avec buses de chêne, fixés et boulonnés un pied au-dessus du fond. Les portes sont pareilles aux précédentes, avec deux

vannes dans les portes inférieures et une dans la porte supérieure pour permettre d'augmenter l'alimentation d'eau lorsque cela est nécessaire; dans les murs latéraux supérieurs, il y a des rainures pour des poutrelles. Il y a aussi des fuites dans les murs de cette écluse autour des portes supérieures, mais à part de cela elle est en bon état.

La différence de longueur entre les écluses tient de ce que les murs de chute des plus longues se trouvent en aval des portes supérieures ainsi que les buscs.

Le prisme du canal, entre les écluses Nos. 7 et 2, est coupé dans l'argile, avec banquette et sentier de halage; la terre provenant de l'excavation forme les levées. Cette portion du canal a toujours été soigneusement curée, en sorte que deux navires bien chargés peuvent passer à un endroit quelconque entre les écluses.

Entre l'écluse No. 2 et les moulins de Ste. Thérèse, distance de deux milles et demi, le terrain incline vers le fleuve et il n'y a qu'une levée de halage, excepté sur une distance de 300 pieds, à chacun des aqueducs, où il y a une levée avec banquette; la terre extraite de l'excavation semble avoir suffi pour former les levées. Cette portion du canal a été creusée dans l'argile. Les talus intérieurs du sentier de halage, à la surface de l'eau, sont généralement soutenus par une maçonnerie, mais la banquette est encore sans revêtement.

La dégradation des levées et l'attérissement provenant des fossés voisins ont tellement comblé le chenal que les gros navires à quille carrée, tirant six pieds d'eau, ont de la difficulté à passer. Le canal est aussi trop étroit pour donner passage à deux navires chargés, excepté dans les endroits où l'on a élargi le canal à cet effet.

Des moulins de Ste. Thérèse au coursier de décharge de Fryer, le canal suit la rive du fleuve, sur une distance d'environ 700 pieds, où il n'y a qu'un sentier de halage entre le canal et le fleuve. Le bord du fleuve forme la banquette naturelle sur laquelle passe le chemin qui relie Chambly à St. Jean. Cette banquette est élevée et se dégrade, ce qui comble le chenal. La levée extérieure, du côté du fleuve, a un bon revêtement de pierre brute, lequel la protége efficacement contre l'action de l'eau. Environ 3 pieds des talus intérieurs, à la surface de l'eau, sont également protégés par un mur de pierre.

Du coursier de décharge de Fryer à l'île de Ste. Thérèse, distance d'environ 1,000 pieds, la tranchée est en fort bon état. Elle suit alors le bras Ouest du fleuve qui forme l'île de Ste. Thérèse, sur une distance de 500 pieds; à cet endroit, le sentier de halage sépare le canal du fleuve; cette partie est également en bon état; le talus extérieur, ou celui qui se trouve du côté du fleuve est soutenu par un enrochement de cailloux, et le talus intérieur est protégé par un mur incliné, jusqu'à la surface de l'eau. A ce point, la levée de halage traverse le bras Ouest du fleuve, jusqu'à l'île Ste. Thérèse, distance de 700 pieds, et forme une digue qui élève l'eau à environ 6 pieds au-dessus du niveau du fleuve. Cette digue est protégée des deux côtés par un enrochement de cailloux qui est en bon état. A partir de cette digue, le bras Ouest du fleuve forme le canal, qui a de 200 à 700 pieds de large, et de 8 à 20 pieds de profondeur, jusqu'au point où il dépasse l'île, à environ deux milles et demi. Des deux côtés, les levées sont hautes et se dégradent tous les ans, en sorte qu'elles ont besoin d'un revêtement de pierre. A l'extrémité supérieure de l'île, un autre barrage traverse le chenal Ouest, et le canal se continue le long de la rivière St. Jean, sur une distance de quatre milles. Le talus extérieur de la levée a un bon revêtement de pierre, et la plus grande partie du talus intérieur s'incline à la surface de l'eau. La banquette est naturellement formée par la rive du fleuve, qui est généralement élevée, et par une dégradation continuelle, comble le lit du canal. Toute cette levée devra être murée si l'on veut prévenir, dans cette portion du canal, les attérissements et les obstructions. Le fond du canal, en amont de l'écluse de garde, et en avant des quais de St. Jean, est rempli d'une grande quantité de vase et de terre, et la levée extérieure, ou celle qui est du côté du fleuve, devra être exhaussée.

Il n'y a que trois aqueducs en siphon sous ce canal: ils sont faits de bois, longs de 120 pieds, larges de 8 pieds et hauts de 3 pieds. Ils passent sous le canal et les levées; leurs extrémités aboutissent à des puits faits en maçonne à libage, laquelle sert aussi à soutenir les levées. Voici comme ils sont situés:—No. 1 à deux milles et No. 3 à trois quarts de mille en amont de l'écluse No. 2; No. 3 à environ 1,000 pieds en aval de l'écluse No. 6. Ils sont en bon état.

Il y a huit ponts tournants, longs de 52 pieds sur 10 de large. Le No. 3 qui se trouve aux moulins de Ste. Thérèse, quatre milles en amont de Chambly, et le No. 8, à Chambly, sont des ponts de route; tous les autres ne servent qu'aux cultivateurs; ils

sont situés comme suit :—No. 1, à Edson, six milles en aval de St Jean; No 2 à Fryer, un demi-mille en aval d'Edson ; No. 3, pont de route, aux moulins de Ste. Thérèse; les Nos. 4, 5 et 6 sont séparés entr'eux par une distance d'environ un demi-mille, et se trouvent tous entre le pont No. 3 et l'écluse No. 2. Ces ponts sont en charpente de pin, avec moises transversales, tourillons et entraits sur lesquels passe une chaîne qui soutient l'avant du pont lorsqu'il est ouvert; cette chaîne est maintenue par des boucles à vis. Le pont tourne sur un pivot placé à son centre, à environ six pieds de la façade de la culée et se meut sur des roulettes qui en soutiennent l'arrière. Ils fonctionnent aisément, à la main et sans l'aide d'aucune machine. Les murs en aile supérieurs de l'écluse No. 7 servent de culée au pont No. 8; tous les autres ont des culées de pierre de taille et tournent vers la banquette du canal. Toute cette maçonnerie est faible et a été fortement ébranlée par les navires. Les culées qui se trouvent sur le sentier de halage des ponts Nos. 4, 5 et 6 ont été renforcées par une charpente et tous les murs en aile sont protégés par des défenses de bois. Ils sont actuellement en bon état.

Il y a, près de St. Jean, deux autres ponts tournants, entretenus par des particuliers Le premier fait suite au pont de péage qui relie St. Jean à Iberville. Ce pont a des culées en pierre de taille, avec défenses de bois aux deux extrémités et est en bon état. Le second se trouve aux moulins de M. Langelin, à environ un demi-mille de l'écluse de garde. Les culées et abords du pont sont faits de pilots d'épinette rouge, couronnés de chapeaux avec des arcs-boutant; le pont est en bon état.

Il y a aussi quatre ponts pour sentier de halage sur les coursiers de décharge, savoir :—à Wood's Creek, un pont de 26 × 23 pieds; à Lapaune, un de 92 × 12 pieds; à Fryer, un de 112 × 12 pieds; entre les écluses Nos. 6 et 7, un de 26 × 12 pieds.

Il y a six coursiers de décharge pour régler le passage de l'eau; le No. 1 se trouve à Wood's Creek, un mille en aval de St. Jean, il a 26 pieds de long, est fondé sur un radier de bois et ses extrémités sont soutenues par un quai de bois, long de 23 pieds, muni de poutrelles qu'on lève avec un treuil. Les poutrelles sont soutenues à leur centre par un chevalet de bois.

Le coursier de décharge de Lapaune est situé à l'extrémité Est de la digue qui se trouve à la pointe inférieure de l'île Ste. Thérèse, et représente un déversoir de 92 pieds, sur lequel on pose des madriers ou hausses en été pour les enlever en hiver. Le coursier de décharge de Fryer est une combinaison de déversoir et de canal de décharge; il a quatre vannes, de 4 × 3 pieds, posées dans un cadre de bois soutenu par des traverses. Les vannes fonctionnent au moyen d'un engrenage à crémaillère, comme les écluses. Il y a aussi un déversoir de 56 pieds de long, dont le niveau peut être élevé ou abaissé au moyen de madriers d'arrêt. Cette construction est faite de charpente boulonnée à une fondation de pierre.

Les trois autres coursiers de décharge se trouvent entre les écluses Nos. 4, 5 et 6 et ont chacun un empellement de charpente avec un tablier en madriers et un revêtement de bois pour soutenir les levées. Le No. 4 a 12 pieds de long et les Nos. 5 et 6 ont 24 pieds. Ces constructions sont en bon état.

Il y a trois quais, savoir :—Un à l'entrée du bassin de Chambly, faits de caissons remplis de pierre avec superstructure continue de bois; il a 317 pieds de long sur 24 de large; ce quai ne s'élève qu'à environ quatre pieds au-dessus du niveau des eaux basses, et, ordinairement, il est recouvert d'eau jusqu'au premier juillet; il aurait besoin d'être exhaussé; les madriers de la chaussée commencent à pourrir. Le quai en amont de l'écluse No. 7 se trouve du côté de la berme du canal; il est fait sur pilotis avec passerelle il a 170 pieds de long sur 24 de large, et est en bon état. Le troisième est à St. Jean, et s'étend de l'entrée supérieure du canal au pont de péage; il est fait en trois parties, à revêtement de bois, et remplies de terre et de pierre. La première partie a 210 pieds de long sur 63 de large; la seconde, 542 × 75 pieds; et la troisième, 560 × 68 pieds, ce qui forme, à St. Jean, un quaiage d'environ 1,312 pieds, sur une largeur moyenne de 68 pieds. Ce quai a été réparé l'an dernier et est en bon état.

Il y a deux bureaux de percepteur, faits de brique, à un étage, et situés l'un à l'écluse de garde de St. Jean,—il a 40 × 18 pieds,—l'autre à Chambly, il a 38 × 32 pieds. Il y a aussi trois maisons d'éclusiers faites de bois,—de 24 × 16 pieds—à un étage et situées aux écluses Nos. 2, 6 et 8; il y en a une quatrième à l'écluse No. 5, elle a 24 × 12 pieds et à un étage. Il y a aussi une loge, faite de bois, à chacune des écluses et à chacun des

ponts ; elles ont 12 pieds carrés, 8 pieds de haut avec couchettes de planches, et sont munies d'un poële pour l'usage des ouvriers employés aux ponts et aux écluses.

Deux vieilles bâtisses de bois servent de remises pour le matériel et d'ateliers ; l'une, à Chambly, de 53 × 25 pieds, et l'autre à St. Jean, de 24 pieds carrés. Toutes les bâtisses sus-mentionnées sont en bon état, sauf le magasin de St. Jean qui demande beaucoup de réparations.

Chaque gardien d'écluse et de pont est muni d'une lampe portative. Les écluses et les ponts ont tous une grosse lampe à huile de charbon. Les quais ne sont pas éclairés.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE STE. ANNE.

Ces constructions forment la première partie ou partie inférieure des améliorations de la rivière Ottawa, en amont de Lachine. Ils sont situés au village de Ste. Anne, 13½ milles en amont de l'entrée supérieure du canal Lachine, et se composent d'une écluse et d'un barrage latéral, deux caissons conducteurs au Sud et cinq au Nord du chenal, en amont de l'écluse, et un grand quai au côté Nord, ou côté de la terre ferme,—le long du chenal en aval, avec un petit quai se prolongeant dans la rivière à partir du mur en aile inférieur, au Sud de l'écluse.

Cette écluse est située dans la rivière, près de la rive Nord, au pied du rapide de Ste. Anne ; elle est construite pour un éclusage d'environ trois pieds aux eaux basse. Elle est faite en maçonnerie de pierre de taille sur fondation ou radier de bois reposant sur le grès irrégulier et pourri ; elle a 190 pieds entre les tourillons et 45 pieds de large avec murs en aile ordinaires. Le mur en aile supérieur, au Nord, se prolonge de 35 pieds et rejoint le barrage latéral du moulin de Jones qui est situé entre l'écluse et la rive. Les buscs sont de chêne et s'élèvent un pied au-dessus de la fondation à laquelle ils sont boulonnés. Les portes sont faites de charpente pleine et se manœuvrent comme au canal Lachine.

Les glacis de la levée sont soutenus par des revêtements de bois. Le côté Sud, ou de la rivière, a 35 pieds de large, avec inclinaison en dehors d'environ un pied sur six. L'extrémité supérieure de la levée Nord a 40 pieds de large et l'extrémité inférieure 15 pieds. Le revêtement de la levée forme un côté du coursier de décharge et part du moulin de Jones ; sur ce coursier il y a un pont de bois long de 45 pieds et large de 12. L'extrémité Nord repose sur une culée à coffrage remplie de pierre, et l'extrémité Sud sur le revêtement qui soutient la levée.

Le barrage en aile se relie au mur en aile supérieur et à la levée Sud ; il s'étend jusqu'à la tête des rapides, distance de 840 pieds, et est muni d'un brise-glace à l'extrémité supérieure. Ce barrage est fait de bois, il a 20 pieds de large, et s'élève jusqu'à 6 pieds en dessous de l'écluse ; il est rempli de pierre et couvert de planches de 3 pouces. 400 pieds du talus intérieur, en amont de l'écluse, ont un revêtement en planche d'épinette rouge de 4 pouces.

En amont de l'écluse, le chenal est étroit et ne suit point la ligne du barrage, mais est protégé par deux quais conducteurs au côté Sud. Le quai supérieur a 80 ⋈ 15 pieds et se trouve à 600 pieds en amont de l'écluse. Le second a 15 pieds carrés et se trouve à 60 pieds en aval du quai supérieur. Il y a encore cinq de ces quais sur le côté Nord du chenal. Le No. 1 se relie au mur en aile Nord et se prolonge en amont sur l'alignement du chenal, il a 160 ⋈ 15 pieds, et est fait de caissons détachés réunis par une superstructure continue. Les Nos. 2, 3, 4 et 5 ont chacun 15 pieds carrés. Le No. 2 se trouve à 90 pieds en amont du No, 1 ; le No. 3 à 40 pieds en amont du No. 2 ; le No. 4 à 40 pieds du No. 3 ; et le No. 5 à 80 pieds en amont du No. 4. Ces quais s'élèvent tous à la hauteur du barrage latéral ; ils sont bien remplis de pierre et munis de poteaux d'amarrage. L'extrémité inférieure du barrage et l'extrémité supérieure de l'écluse sont munies de poteaux de défense qui protégent les constructions à l'époque des hautes eaux.

Le quai Sud, ou de la rivière, en aval de l'écluse, a 67 ⋈ 24 pieds ; il s'élève à 9 pieds au-dessus du niveau des eaux basses ; il est bien rempli de pierre. La façade ou côté du canal, ainsi que l'extrémité inférieure est un revêtement de planche de trois pouces relié aux angles par des bandes de fer. Au coin inférieur, il y a aussi un solide poteau de défense. Le quai est également muni de bons poteaux d'amarrage.

Le quai au Nord du chenal, ou côté de la rive, commence à 150 pieds en aval du mur en aile inférieur, au Nord de l'écluse et s'étend en aval sur 900 pieds de long avec une largeur de 17 pieds ; il s'élève à 9 pieds au-dessus du niveau des eaux basses. 250 pieds de la partie supérieure sont faits en charpente à coffrage solide ; le reste est composé de caissons détachés, distants de 10 pieds, avec superstructure continue au-dessus du niveau des eaux basses ; le tout est rempli de pierre et muni de poteaux d'amarrage distants entre eux de 50 pieds.

L'écluse est éclairée par des lampes à huile de charbon placées sur la levée Sud, en face des portes supérieure et inférieure. Les éclusiers ont une loge de bois, de 20 ⋈ 12 pieds, haute de huit pieds et munie de couchettes et d'un poële.

Le receveur, qui agit en même temps comme éclusier, a une maison de brique où il tient son bureau ; cette maison a un étage ; ses dimensions sont 31 ⋈ 24 pieds et elle est située sur le grand chemin, à environ 150 pieds de l'écluse, sur une langue de terre achetée primitivement pour y faire passer la route.

Deux des piles du pont tubulaire en fer du chemin de fer Grand Tronc se trouvent à l'extérieur de la levée en face des murs en aile inférieurs de l'écluse, la base des longrines se trouvant environ à 40 pieds au-dessus du niveau des eaux basses.

Il y a aussi deux quais conducteurs sur une batture, environ un mille en aval de l'écluse.

Toutes ces constructions sont en bon état, excepté des parties du grand quai, en aval du barrage, et les petits quais conducteurs, au côté Nord du chenal, en amont de l'écluse, lesquels devront être réparés durant la saison. Le quai supérieur, au côté Nord du canal, devrait être prolongé de 200 pieds, afin de pouvoir y amarrer les navires qui attendent pour franchir l'écluse.

CANAL DE CARILLON.

Ce canal est situé au côté Nord de la rivière, à Carillon, et forme la section inférieure des canaux de Carillon et de Grenville.

Le canal a 2.09 milles de long et rachète la chute des rapides de Carillon. Il a trois écluses et est approvisionné d'eau par une rigole d'alimentation qui part de la Rivière du Nord et pénétre dans le canal à un mille de son extrémité supérieure ; cette rigole a 3,275 pieds de long.

Le lit du canal traverse généralement des tranchées dans le roc, et sur un parcours de 3,700 pieds en amont des écluses de Carillon a de 30 à 40 pieds de large au fond ; ses talus sont irréguliers. Il traverse ensuite un bassin naturel d'environ 200 pieds de large sur une longueur d'à-peu-près 3,000 pieds ; ce bassin a été formé en jetant une levée sur le travers d'un ravin qui avoisine la rivière. Bien que ce bassin offre une très-grande surface d'eau et soit d'une grande importance comme réservoir, sa profondeur n'est pas suffisante pour les navires chargés, excepté dans le chenal que longe la levée de halage, au côté Nord du canal. De ce bassin jusqu'à son entrée supérieure, le canal traverse une tranchée dans le roc, large de 40 pieds au fond, avec talus irréguliers. Le sommet des levées a été exhaussé durant la saison et l'eau est maintenue à 6 pieds sur les buscs des écluses ; ce niveau ne s'abaisse que lorsque les écluses jouent sans interruption aux deux extrémités du canal ; de plus, cet abaissement ne se produit qu'à l'époque des eaux basses dans la Rivière du Nord.

A son entrée supérieure, la rigole d'alimentation est large d'environ 20 pieds au fond mais le chenal principal en haut du déversoir régulateur à une largeur de 10 pieds au fond et de 14 à la surface ; elle traverse une tranchée faite dans le gravier et les roches, et profonde de 5 à 15 pieds.

Le régulateur est situé à 500 pieds du canal et est fait de murs latéraux en pierre de taille sur radier en bois. L'eau passe par des pertuis de 4 pieds 3 pouces sur 3 pieds 5 pouces, placées dans un parapet de bois entre les murs du déversoir. Les vannes fonctionnent au moyen d'un engrenage à cric. Entre le déversoir et le canal il y a une chute d'environ 15 pieds laquelle passe sur un récif de roches. Un barrage temporaire de pierre brute traverse la Rivière du Nord, en aval de la rigole d'alimentation. Ce barrage n'est nécessaire qu'à l'époque des basses eaux ; alors on le répare et l'exhausse, afin d'envoyer l'eau dans le canal.

Les écluses Nos. 1 et 2, à Carillon, sont accolées, et faites en pierre de taille sur le roc. Le fond est dallé avec des blocs de pierre carrés placés au niveau du chaperon des buscs, excepté dans les enclaves où il est abaissée d'un pied pour permettre aux portes de s'appuyer contre les buscs. Le busc inférieur de l'écluse No. 1 est de bois de chêne, les buscs supérieurs sont de pierre de taille et forment le couronnement des murs de chûte sur lesquels ils reposent. Le bajoyer Nord du sas de l'écluse No. 2 a des fuites considérables et une cambrure d'environ 8 pouces au centre. Les ventelles sont dans les murs en face des portes. Les pertuis ont plus ou moins de fuites à travers lesquelles l'eau pénétre dans les murs, mais avec des soins convenables, on pourra les maintenir encore pendant quelques années. Les vannes fonctionnent au moyen d'un engrenage à cric fixé au chaperon des cadres.

Les portes sont de chêne et faites sur le modèle ordinaire, avec bordages en amont et fonctionnant au moyen de balanciers. Elles s'ouvrent et se ferment au moyen d'une chaîne fixée à l'extrémité extérieure du levier et traversant une poulie à dents fixée au chaperon de l'écluse et se continuant, sur des poulies, jusqu'à un cabestan volant à manivelle. Les portes sont neuves et en bon état.

L'écluse No. 3 se trouve à l'extrémité supérieure du canal, elle est faite sur le même modèle que les écluses Nos. 1 et 2, et est en bon état, sauf filtration dans les pertuis et les murs. Les portes sont neuves et fonctionnent bien.

Les murs de ces trois écluses souffrent plus ou moins, tous les ans, de la gelée qui a fait rentrer leurs parois de 2 à 9 pouces.

L'écluse No. 1 a 128 pieds de long sur 32 pieds 6 pouces de large à l'entrée supérieure et 31 pieds 9 pouces entre tourillons, en amont de l'enclave inférieure. L'écluse No. 2 n'a que 126 pieds 6 pouces de long sur 32 pieds 6 pouces de large à l'extrémité supérieure, et 32 pieds à l'extrémité inférieure. Elles ont un éclusage de plus de 21 pieds 9 pouces. L'écluse No. 3 a 126 pieds 6 pouces de long sur 32 pieds 3 pouces de large, avec un éclusage de 13 pieds en descendant.

Un chemin macadamisé entretenu par le gouvernement, longe le côté Nord du canal dont il n'est séparé que par une bande étroite de terre, servant de sentier de halage et par une clôture de cèdre.

La maison du contrôleur est située entre l'écluse No. 1 et le chemin. Elle est faite de pierre, à deux étages, longue de 33 pieds 9 pouces sur 20 pieds 8 pouces de large avec une aile en bois, à un étage, de 19 pieds 3 pouces sur 19 pieds 2 pouces, avec une dépendance en bois de 34 ⋈ 15 pieds.

Les bureaux du percepteur et du contrôleur se trouvent sur la pointe qui sépare l'écluse No. 2 de la rivière ; ce sont des constructions de pierre, couvertes en fer blanc, à un étage, dimensions, 26 pieds 10 pouces sur 25 pieds 8 pouces, avec deux porches de 8 pieds 5 pouces sur 7 pieds 2 pouces.

La maison du percepteur et gardien est située entre le canal et la rivière, à environ 400 pieds de l'écluse No. 2. C'est une vieille bâtisse lambrissée en planches, à un étage, dimensions 28 ⋈ 19 pieds, avec cuisine, 17 ⋈ 14 pieds, et hangar, 25 ⋈ 11 pieds.

Sur la pointe qui sépare l'écluse No. 1 de la rivière, il y a aussi une vieille bâtisse en bois, de 35 ⋈ 18 pieds, dans laquelle on remise le matériel du canal. Les éclusiers ont des chambres en arrière du bureau du receveur.

Il y a aussi un rez-de-chaussée, qui sert de magasin, et dont les dimensions sont 26 ⋈ 20 pieds, au déversoir régulateur de la rigole d'alimentation ; l'un des éclusiers réside dans cette bâtisse. La maison du gardien du No. 3 se trouve entre l'écluse et la rivière, elle est de pierre et couverte en ferblanc, elle a 27 pieds carrés ; c'est un rez-de-chaussée avec deux porches de 7 pieds 6 pouces sur 9 pieds 3 pouces. Il y a aussi une loge et un magasin au côté Nord de l'écluse ; c'est un rez-de-chaussée couvert en planches d'un pouce et ayant 24 ⋈ 16 pieds.

A 300 pieds environ en amont de l'écluse No. 3, un pilier d'amarrage de 20 ⋈ 12 pieds a été construit le printemps dernier pour l'usage des vaisseaux qui sont forcés d'attendre pour passer dans le canal.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Ce canal forme la section mitoyenne des canaux de Carillon et de Grenville ; il se trouve du côté Nord de la rivière, aux rapides de la chute à Blondeau, et traverse une

tranchée dans la roche vive, longue d'un huitième de mille, large de 30 pieds au fond et dont les parois sont presque verticales. Sur quelques points, le fond du canal se trouve maintenant de dix-huit pouces plus élevé que celui des buscs de l'écluse, ce qui réduit la profondeur de l'eau à environ quatre pieds et demi dans les grandes sécheresses.

L'écluse a 130 pieds 10 pouces entre tourillons, 32 pieds 10 pouces de large à l'extrémité supérieure et 36 pieds 4 pouces à l'extrémité inférieure, avec une élévation de 3 pieds 9 pouces. Les murs sont formés par le rocher même excepté ceux des chardonnets et enclaves, ainsi que 4 pieds de la partie supérieure qui sont en pierre de taille. Les portes sont sur le même modèle que celles du canal de Carillon, excepté les ventelles, qui se trouvent entre les deux traverses inférieures, et fonctionnent au moyen d'un engrenage à cric placé sur le haut des cadres qui s'étendent le long du balancier. Les portes inférieures sont neuves et en bon état. Les portes supérieures sont vieilles et très détériorées.

Quelques arpents de terre dépendant de ce canal sont occupés par le gardien et il s'y trouve une allée qui conduit au grand chemin.

Un rez-de-chaussée, de 48 ⋈ 24 pieds, sert de résidence à l'éclusier et il a aussi une loge de 10 pieds carrés au côté Sud de l'écluse.

CANAL DE GRENVILLE.

Ce canal est situé au côté Nord de la rivière, entre "Greece's Point" et le village de Grenville, distance de cinq milles trois quarts, et forme la section supérieure des améliorations de la rivière Ottawa, en aval de la cité du même nom.

Sur cette section, il y a six écluses, qui rachètent une chute de 45 pieds 9 pouces, aux rapides du Long Sault, et une écluse de garde à l'entrée de Grenville.

Les écluses Nos. 5 et 6 sont accolées et forment l'entrée inférieure de "Greece's Pointe" Elles sont faites en pierre de taille, sur le roc, avec fond dallé, et buscs de pierre combinés, avec les murs de chute comme les écluses Nos. 1 et 2 à Carillon. Les vannes se trouvent toutes dans les murs et fonctionnent au moyen d'un engrenage à cric. Pour le cas d'une crue extraordinaire des eaux de la rivière, les murs de l'écluse No. 5 ont été élevés au niveau de l'écluse No. 6, laquelle est de niveau avec la terre ferme. On ne se sert de cette écluse qu'à l'abaissement des eaux, c'est-à-dire vers le 1er juillet. Les murs sont en assez mauvais état. Les portes sont construites et fonctionnent comme celles du canal de Carillon. Elles fonctionnent assez bien, quoiqu'elles soient vieilles et passablement détériorées.

L'écluse No. 5 a 130 pieds 8 pouces entre tourillons, et 32 pieds 2 pouces de large. Le No. 6 a 128 pieds 4 pouces de long et 32 pieds 4 pouces de large.

Les écluses Nos. 7 et 8 sont également accolées, et se trouvent à 1,500 pieds en amont du no. 6 ; elles sont en pierre de taille, sur fondations de roc, avec fond dallé et buscs de pierre de taille, qui forment le chaperon des murs de chute supérieurs ; des marches pratiquées dans les murs en aile relient les écluses. Les vannes se trouvent dans les murs comme aux Nos. 5 et 6. Les chaperons des sas ont cédé en dedans par l'action de la gelée et plusieurs pierres des parements sont déplacées. Depuis des années, il y a fuite dans les vannes et les murs audelà des portes centrales ; pour y remédier, il faudra construire à neuf.

Les levées sont au niveau de la terre ferme et s'inclinent d'environ un pied sur un entre les écluses.

L'écluse No. 7 a 128 pieds 4 pouces entre tourillons et 31 pieds 10 pouces de large.

Le No. 8 a 128 pieds entre tourillons et 32 pieds 2 pouces de large.

L'écluse No. 9 se trouve à 4,300 pieds en amont des écluses 7 et 8 ; elle est en pierre de taille sur fondation de roc, avec fond dallé. Le busc inférieur est en bois de chêne. Le busc supérieur s'appuie sur le mur de chute, comme aux écluses en aval. Les murs sont en très bon état. Les pierres du busc supérieur et du mur de chute se dégradent néanmoins. Une partie de la pierre du busc a été remplacée par du bois et ne pourra durer que pour la saison actuelle. Pendant la saison, les murs ont été exhaussés de 12 pouces au moyen de plançons boulonnés au chaperon et soutenus par des traverses qui s'enfonçent dans la levée, laquelle a été exhaussée jusqu'au niveau de la terre ferme pour y correspondre. Les vannes supérieures sont dans les murs, les vannes inférieures dans les

portes ; elles fonctionnent au moyen d'un engrenage à cric. Les portes sont en charpente avec bordage de chêne et fonctionnent au moyen d'un balancier. Les portes ont également été exhaussées pour correspondre à la hauteur du mur. Les portes inférieures sont neuves ; les portes supérieures sont vieilles et en mauvais état.

Cette écluse est une des plus petites ; elle a 107 pieds 8 pouces entre tourillons, sur 100 pieds de large.

L'écluse No. 10 se trouve à 15,200 pieds en amont du No. 9 ; elle a 106 pieds 10 pouces de long sur 19 pieds 3 pouces de large, et sauf de légères différences dans les dimensions, est la même que l'écluse No. 9, mais en meilleur état. Le busc supérieur est bon ; les portes en aval sont neuves, mais celles qui sont en aval sont vieilles et détériorées.

L'écluse No. 11, ou écluse de garde, se trouve à Grenville, 7,000 pieds en amont de l'écluse No. 10, dans une tranchée profonde dans le roc ; elle est en pierre de taille, sur fondation de roc, avec fond dallé ; les deux buscs sont de niveau avec le fond du canal. Cette écluse a 107 pieds 5 pouces de long sur 19 pieds 1 pouce de large. Les portes sont neuves et ont des vannes entre les traverses inférieures.

Le prisme du canal, entre les écluses Nos. 6 et 7, a 50 pieds de large au fond ; ses talus sont irréguliers ; il traverse des tranchées dans le roc et dans l'argile, celle-ci est à la surface et le roc se trouve en dessous. Le biez qui sépare les écluses Nos. 8 et 9 traverse principalement des tranchées dans le roc ; il a de 20 à 30 pieds de large au fond ; ses talus sont irréguliers ; des chenaux y ont été ménagés en amont de l'écluse No. 9, vers le centre et près de l'extrémité supérieure du biez pour la rencontre des vaisseaux.

Sur une distance d'environ 4,500 pieds en amont de l'écluse No. 10, le canal traverse des tranchées dans le roc et la terre, ayant en général 30 pieds de large au fond et des talus irréguliers. Il pénétre alors dans une tranchée de roche vive, et en cet endroit, n'a que 20 pieds de large au fond, avec talus s'inclinant d'environ ¼ sur un ; cette tranchée profonde s'étend jusqu'à l'écluse No. 11, c'est-à-dire sur une distance de 2,500 pieds. Toutefois on a ménagé des chenaux où deux navires chargés peuvent passer de front ; l'un se trouve en amont de l'écluse No. 10 et deux entre l'écluse et la tranchée profonde, plus un nouveau chenal, long de 400 pieds, et qui se trouve à 200 pieds en aval de l'écluse No. 11. Ce chenal a été commencé en mars dernier mais laissé inachevé à environ deux pieds au-dessus du fond du canal. Entre l'écluse No. 11 et la rivière, le canal a 25 pieds de large au fond, avec talus inclinés d'environ deux pieds sur un, excepté dans l'excavation rocheuse près de l'écluse. L'extrémité supérieure est soutenue au Sud par un coffrage et au nord par un talus.

Dans ce canal, l'eau est actuellement maintenue à 6 pieds sur les buscs des écluses, excepté dans le biez entre les écluses Nos. 9 et 10 où l'on exhausse les levées à cet effet

Il y a, sur le canal, cinq déversoirs qui servent à ramener l'eau aux divers niveaux. Ils se trouvent tous dans la banquette et se déchargent dans la rivière. Le premier se trouve à environ 800 pieds en amont de l'écluse No. 6 et se compose d'un aqueduc à siphon en pierre, d'environ deux pieds carrés, conduisant du fond du canal à la rivière. A environ 25 pieds du canal, il y a un mur conduisant de la surface du sol à cet aqueduc ; dans le mur il y a une vanne et un cadre destinés à règler la décharge d'eau. Le second déversoir se trouve à environ 1,000 pieds en amont de l'écluse No. 8, et se compose de culées et d'un mur de chute en pierre de taille, avec vanne, au centre du mur de chute, ayant 3 × 14 pieds et fonctionnant au moyen d'un engrenage à cric ; deux chutes, de 10 pieds chacune, servent à l'écoulement du surplus d'eau. Le troisième déversoir se trouve à environ ¼ de mille en amont de l'écluse No. 9, et se compose de culées en pierre de taille avec poutrelles de 8 pieds de long.

Le quatrième est à environ un mille et un quart plus haut, sur le même biez ; il se compose de culées et d'un mur de chute en pierre de taille, avec vanne de 3 × 4 pieds, fonctionnant au moyen d'un levier, et deux chutes de 10 pieds pour le surplus d'eau.

Les murs de ces deux derniers déversoirs ont été exhaussés de 12 pouces avec des hausses pour correspondre à l'exhaussement des murs d'écluse.

Le cinquième déversoir se trouve à 1,000 pieds en amont de l'écluse No. 10 ; culées et mur de chute en pierre de taille, vanne de 3 × 4 pieds, fonctionnant au moyen d'un levier, et chute de 12 pieds de long pour le surplus de l'eau.

Toutes ces constructions sont en fort bon état ; elles sont bâties sur le roc, mais les vannes ne sont pas assez basses pour assécher le canal lorsqu'on veut en faire le curage,

et cet inconvénient augmente de beaucoup les dépenses nécessaires pour maintenir le canal navigable. Comme il n'y a point d'aqueduc à siphon, toutes les eaux venant du Nord pénètrent dans le canal, qui se comble d'attérissements.

Il n'y a que deux ponts tournants sur le canal; le premier est un pont destiné aux cultivateurs et jeté sur le centre de l'écluse No. 9; il a 43 pieds de long sur 11 pieds de large et tourne du côté de la banquette de l'écluse. Le second est un pont de route, à Grenville, avec culées en pierre de taille, lesquelles se relient aux murs en aile inférieurs de l'écluse No. 11; ce pont tourne du côté de la banquette. Ces deux ponts sont construits et fonctionnent comme ceux du canal Chambly. Ils sont vieux et devront être reconstruits.

Les écluses accolées Nos. 5 et 6 et 7 et 8 sont sous la charge d'un seul éclusier qui a une maison sur une langue de terre, entre le canal et la rivière, environ 400 pieds en amont de l'écluse No. 6. C'est un rez-de-chaussée en pierre de taille, de 28 ⋈ 20 pieds, avec une aile en bois, de 28 ⋈ 16 pieds, couverte en bardeaux et en bon état.

Un vieux rez-de-chaussée en pierre, 4 ⋈ 28 pieds, se trouve à 200 pieds en amont de la maison de l'éclusier, l'avant est occupé par les éclusiers et l'arrière sert de dépôt pour le matériel du canal; cette bâtisse est en très bon état.

Aux écluses Nos. 9, 10 et 11 les gardiens ont une maison en pierre, 28 ⋈ 20 pieds, rez-de-chaussée, plus environ un demi-acre de terre dont il font leurs jardins. La maison de l'écluse No. 11 a une aile en bois de 12 pieds de large. Un des éclusiers, à la même écluse, a une maison de pierre, 18 ⋈ 12 pieds, rez-de-chaussée.

Toutes les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur, etc.

JOHN G. SIPPELL,
Ingénieur résident.

CANAL LACHINE.

TABLEAU des dimensions des déversoirs et canaux de dérivation sur le Canal Lachine.

POSITION.	MURS.		MUR A PERTUIS.				COURSIER D'ALIMENTATION.			COURSIER DE DECHARGE.			Etat.	OBSERVATIONS.
	Longgueur.	Hauteur.	Longgueur.	Hauteur.	Pertuis. No.	Pertuis. Dimensions.	Longgueur	Largeur au sommet.	Largeur au fond.	Longgueur.	Largeur au sommet.	Largeur au fond.		
	pds.	pds. pcs.	pds.	pds. pcs.		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	pds. pcs.	pds.		
Déversoir d'alimentation à l'écluse de garde.....	32	18 3	49	9 9	8	6 x 4	350	41	33	280	41 0	33	Bon	Maçonnerie sèche soutenue par contre-fiches de bois.
Déversoir de décharge en amont de l'écluse No. 4	12	14 0	11	9 6	2	3 x 3	Déversoir placé dans la levée.			52	17 6	16	do	La maçonnerie sèche du coursier de décharge demande des réparations.
Déversoir régulateur à l'écluse No. 4.....	36	15 0	50	12 6	8	5 x 4	.....	.....	.....	236	36 0	33	do	
Déversoir de décharge en amont du pont du chemin de fer.....	12	14 0	11	9 6	2	3 x 3	Déversoir placé dans la levée.			300	.....	.....	do	Se décharge dans la petite rivière St. Pierre.
Déversoir de décharge, extrémité supérieure du bassin No. 2.....	25	14 8	99	11 6	8	....	Déversoir sur l'aligne-ment du mur de revêtement.			183 { 98 pds. en aval du déversoir..... 35 pds. extrémité du biez.			do	Le canal de dérivation se continue avec parois sans murs jusqu'au St. Laurent.
Déversoir de décharge, extrémité inférieure du bassin No. 2.....	.....	.....	30	9 6	5	.....	.....	.....	.....	260 { 30 pds. en aval du déversoir..... 15 pds. biez principal.....			do	La couverture en madriers du coursier de décharge est en mauvais état.

CANAL LACHINE.

TABLEAU indiquant la position, les dimensions et l'état des aqueducs en siphon sous le Canal Lachine.

POSITION.	DIMENSIONS DE LA MAÇONNERIE.					TUBES DE BOIS.		ETAT.
	Hauteur des murs de chute.	Largeur de la façade.	Largeur entre les murs en aile.	Longueur des murs en aile.	Epaisseur des murs au-dessus du sol.	Longueur.	Dimensions de l'ouverture.	
	pds.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds.	pds. pds.	
Aqueduc en amont du pont Wellington..	16	12 0	5 6	12 6	2 6	144	4 × 4	Bon.
Entre le pont de Brewster et l'écluse No. 4.....	22	20 6	13 6	11 6	3 0	144	6 × 6	Bon.
En amont de l'écluse de la côte St. Paul.....	18	10 0	5 0	14 0	2 6	144	4 × 4	A besoin d'être rejointoyé ;—d'ailleurs en bon état.
En amont du pont de Brewster, donnant passage au tuyau de l'aqueduc de Montréal.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	....	

CANAL LACHINE.

TABLEAU indiquant la position, les dimensions, l'état, etc., des ponts fixes sur les déversoirs etc., etc., du Canal Lachine.

POSITION.	Matériaux de construction.	DIMENSIONS. Longueur.	DIMENSIONS. Largeur.	OBSERVATIONS.
		pds. pcs.	pds. pcs.	
Extrémité inférieure des anciennes écluses du canal à Montréal	Bois	34 7	14 0	En bon état.
Sur les anciennes écluses du canal en ligne avec Mill Street, Montréal	do	38 7	18 2	do do
Sur le prolongement de Mill Street et traversant le coursier de décharge du premier déversior	do	32 0	25 0	do do
Sur le coursier de décharge du grand déversoir, extrémité supérieure du bassin No. 2	do	44 0	34 0	do do
Passerelle sur le déversoir, prolongement du mur de revêtissage	do	106 0	13 0	do do
Sur l'ancien canal servant de coursier d'alimentation pour les moulins à l'écluse No. 3, prolongement de la rue des Seigneurs	do	67 0	36 0	Entretenu par la corporation.
Sur le coursier de décharge du moulin à scie sur le terrain entre l'ancien et le nouveau canal, écluse No. 3	do	60 0	24 0	do do
Sur le déversoir de décharge dans la levée en amont du pont du chemin de fer	do	20 0	13 0	En bon état.
Pont de halage sur l'entrée du biez de Parkyn	do	66 0	12 0	Construit et entretenu par M. Parkyn.
Passerelle sur le déversoir de la côte St. Paul	do	60 0	12 0	En bon état.
Pont sur l'extrémité inférieure du coursier de décharge à la côte St. Paul	do	40 0	13 0	do do
Sur le coursier d'alimentation des moulins de la côte St. Paul	do	79 0	16 0	do do
Sur le petit déversoir de décharge en amont de l'écluse de la côte St. Paul	do	18 6	12 0	do do
Sur l'entrée du coursier de l'écluse de garde,—du chemin au barrage en aile	do	53 0	12 0	do do
Sur l'extrémité supérieure du coursier d'alimentation, à l'écluse de garde, sur l'alignement du chemin	do	46 8	24 7	do do
Sur le déversoir pour le fonctionnement des portes	do	51 0	9 0	do do
Sur l'extrémité inférieure du coursier de décharge	do	57 9	9 0	do do
Pont de halage sur l'ancien canal, en aval de l'écluse	do	50 0	11 0	do do
Sur l'ancien canal, et prolongement du chemin	do	26 0	23 0	do do
Passerelle sur l'écluse de l'ancien canal	do	28 0	9 0	do do
Sur l'ancien canal, en face de l'ancien entrepôt de la Cie. de la Baie d'Hudson.	do	72 0	12 0	do do

CANAL LACHINE.

TABLEAU indiquant la position et les dimensions des piliers, caissons, etc., sur le Canal Lachine.

POSITION.	DIMENSIONS. Longueur totale.	DIMENSIONS. Largeur à la surface.	Lestage.	Etat.	OBSERVATIONS.
	pds.	pds. pcs.			
Pilier en aval de l'écluse No. 1...	249	14 0	Pierre....	La superstructure demande des répar.	Les commissaires du havre ont maintenant le contrôle de ce quai
Piliers de centre, pont Wellingt'n.	84	17 0	do	Bon.	
Revêtem. en face de la fab. de sucre.	400	....	.....	do	
Revêtement au côté N., en aval de l'ancienne écluse St. Gabriel...	249	.....	.....	Mauvais.	Construit par les propriétaires de moulins.
Revêtement au côté N., en amont de l'écluse No. 3	365	.....	.....	do	do do
Piliers de centre, pont de Brewster	86	17 0	do	Superstructure de bois, vieille.	
Revêtement en aval . do ..	129	.....	.. ..	Bon	Reconstruit le printemps dernier, 1867.
Do do ..	478	.....	.. ..	Devra être reconstr't	
Pil. en am't de l'écl., Côte St. Paul	239	.....	do	Bon.	
Pilier N. en aval de l'écluse No. 5.	83	11 6	do	do	
Pilier S. do	100	11 6	do	La superstructure demande des répar.	
Long quai à Lachine.....	4,650	21 0	do	Bon.	Superstruct. de pierre.
Piliers soutenant les estacades de Lachine, savoir :					
Nos. 1 et 2.....	24	15 0	do	Ces piliers sont tous en bon état.	Pilier de défense.
do 3.....	52	15 aux extrémités et 20 au c'ntre	do		
do 4 et 5.....	24	15 0	do		
do 6.	52	15 aux extrémités et 20 au c'ntre	do		Pilier de défense.
do 7 et 9.....	24	15 0	do		Ces piliers s'élèvent de sept pieds au-dessus du niveau des eaux.
do 8.....	40	15 0	do		
do 10, 11 et 12.....	20	15 0	do		
do 13.....	30	15 0	do		
do 14.....	24	15 0	do		
do 15.....	40	15 0	do		
do 16.....	24	15 0	do		
do 17.....	40	15 0	do		
do 18.....	29	15 0	do		
do 19.....	39	15 0	do		

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant les pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur la ligne du Canal Lachine, jusqu'au 30 juin 1867.

Position.	Premier locataire.	Locataire actuel.	Désignation du moulin, etc.	Force du pouvoir d'eau.	Loyer.	OBSERVATIONS.
					$ cts.	
Bassin No. 1	Hamilton et Gildersleeve	Comp. de navig. à vap. de l'intérieur du Canada.	Hangar à marchandises		75 00	
do	Compagnie de bat.-à-vap. de Montréal et Salaberry.	Compagnie de navigation du St. Laurent	do		20 00	
do	Ligne des vap. américains.	Ligne des vap. américains.	do		20 00	
do	M. K. Dickinson	M. K. Dickinson	do		60 00	
Lot No. 1, Bassin No. 2	Frothingham et Workman	Frothingham et Workman	Maison de pierre et cour	Nulle	392 00	
½ E. du No. 2, do	do		Machine élévatoire à vapeur et moulin à blé	do	264 00	
½ O. du No. 2, et lots 3 et 4, do	W. P. Bartley	W. P. Bartley	Fonderie et atelier de construction de machines	4 moulanges prises sur les lots 5, 6 et 7	1290 00	
Lot 5 et ½ E. du 6, do	do	James McDougall	Moulin à farine et machine élév.	4 moulanges		
½ O. du 6, et lot 7, do	do	Thomas Peck et Cie	Fabrique de clous et fiches	4 do		
Lot No. 8, do	James Harvey	James Harvey	Machine élévatoire et entrepôt	4 do	430 00	
½ E. du No. 9, do	do	Thomas Peck et Cie	Entrepôt de charbon	Nulle	110 00	
½ O. du No. 9, et lot No. 10, do	Thomas Peck et Cie	do	Laminoir et fabrique de clous	4 moulanges	540 00	
Lot No. 11, do	James McDougall	James McDougall	Moulin à farine et machine élév.	4 do	430 00	
Lots Nos. 12 et 13, do	Ira Gould	Gould et Fils	do	8 do	864 00	
Lot No. 14, do	do	do	do	4 do	432 00	
Lot No. 15, do	T. D. Bigelow et épouse	Bigelow et Pillon	Fabrique de clous et fiches	4 do	430 00	
Lot No. 16, do	Holland et Dunn	do	Laminoir	4 do	430 00	
Lot No. 17, do	Wm. Lyman et Cie	Lyman, Clare et Cie	Moulin à plâtre	4 do	430 00	
Lots Nos. 18 et 19, do	Grant, Hall et Cie	Grant, Hall et Cie	Moulin à farine et machine élév.	8 do	860 00	
Bassin de radoub, do	Geo. et Wm. Tate	George Tate	Bassin de radoub et moulin à scie et rabotage	4 do	1,000 00	
Ecluse de St. Gabriel	L'hon. John Young et Ira Gould	Qui ont loué le surplus d'eau, et l'ont sous-loué comme ci-dessous :—			1,680 00	
Lot No. 1, côté Nord		A. Cantin	Moulin à scie et rabotage	1200 pouces d'eau		150 pouces équiv. à la force d'une moul.
do 2, do		Redmond	Fonderie et atel. pour machines	600 do		
do 3, do		P. W. Wood	Fabrique de coton	1200 do		
do 4, do		R. Forsyth	Atel. de sculpt. et taill. de pierre	600 do		
do 5, do		F. H. Simms	Machines	600 do		

Lot No. 6, do		Stacey	Fabrique de clous et fiches	200 pouces d'eau		
do 7, do		J. W. Hilton	Fabrique de meubles	1200 do		
do 8, do		Weaver	Fabrique de draps	400 do		
do 9, do		A. W. Ogilvie et Cie	Moulin à farine et maison de pierre	1950 do		
do 10, do		McDougall	Fonderie et machine	400 do		
½ O. du No. 11, do		John Smith	Fabrique d'instrum'ts aratoires et de limes	150 do		
½ E. du No. 11, do		J. et D. Tees	Fabrique de meubles	150 do		
Lot No. 12, do		Morland, Watson et Cie	Fabrique de scies	500 do		
do 13, do		A. W. Ogilvie et Cie	Moulin à blé et à orge	650 do		
do 14, sur l'île		J. W. McGauvran et Cie.	Moulin à scie	600 do		
do 15, côté Sud		John Converse	Corderie et moulin à plâtre	1200 do		
do 16, do		James Shearer	Fabrique de portes et châssis	600 do		
do 17, do		Wm. Mocock	Fabrique de haches	100 do		
do 18, do		John Ostell	Fabrique de portes et châssis	300 do		
do 19, do		Tucker et Fils	Moulin à scie	750 do		
Ile en haut de l'écluse No. 3	Augustin L'Abbé	Augustin L'Abbé	Chantier de navire	Aucun	100 00	
A la traverse du G. Tronc	Morley et Lewis	Morley et Cie	Fonderie	Tuyau de 3 pouces	10 00	Eau pour la machine.
Ecluse de la Côte St. Paul.	Wm. Parkyn	Qui a loué le surplus d'eau et le lot hydraulique en entier, et les a sous-loués comme suit :—		Surplus d'eau	1,601 00	
Lot No. 1, côté Sud du canal		Parkyn et Brodie	Moulin à farine	1500 pouces d'eau		
do 2, do		J. J. Higgins et Cie	Fabrique de haches, etc	800 do		
do 3, do		Frothingham et Workman.	Fabrique de pelles	918 do		
do 4, do		do	Fabrique de faux	686 do		
do 5, do		P. et J Dunn	Fabrique de clous	600 do		
do 6, do		Parkyn et Brodie	Moulin à farine et élévatoire	2700 do		
do 7, do		G. Gilmour	Fabrique de tarières, etc	300 do		
do 8, do		J. C. Clarke	Fabrique de cloches			Pouvoir provenant du lot 7.
do 9, do		Paxton	Moulin à scie	2000 do		Non-employé.
do 10, do		do	Fabrique de barils	900 do		do.
Côté Nord du canal	Patrick Evers	Patrick Evers	Ferme	Aucun	40 00	
				Total	$ 11,508 00	

CANAL DE BEAUHARNOIS.

TABLEAU donnant les dimensions, etc., des déversoirs et coursiers du Canal de Beauharnois.

POSITION.	MURS.		MURS A PERTUIS.				COURSIER D'ALIMENTATION.			COURSIER DE DECHARGE.			Etat.	OBSERVATIONS.
	Longueur.	Hauteur.	Longueur.	Hauteur.	Pertuis. No.	Pertuis. Dimensions.	Longueur.	Largeur au sommet.	Largeur au fond.	Longueur.	Largeur au sommet.	Largeur au fond.		
	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.		pds. pcs.	pieds.	pds. pcs.	pieds.	pieds.	pieds. pouces	pieds.		
Déversoir à l'écluse No. 6.....	36 0	12 3	50 0	9 0	4	4 × 4	15	50 0	50	150	30 0	30	Bon	Déversoir dans la levée.
Dév. régul. à l'écluse No. 7..	36 0	13 0	50 0	10 0	4	4 × 4	15	50 0	50	520	24 0	20	do	do do
Do do No. 8..	36 0	13 0	50 0	10 0	4	4 × 4	312	50 0	20	157	50 0	50	do	
Do do No. 9..	37 0	16 6	50 0	13 6	4	4 × 4	400	50 0	20	70	50 0	20	do	
Do do No. 10..	37 0	16 6	50 0	13 6	4	4 × 4	590	50 0	20	60	50 0	50	do	
Do do No. 11..	36 0	14 2	48 0	11 3	4	4 × 4	190	50 0	20	390	40 0	25	do	
Do do No. 12..	37 0	16 2	50 0	13 2	4	4 × 4	396	50 0	20	230	40 0	25	do	
Do do No. 13..	37 0	15 6	50 0	12 6	4	4 × 4	400	50 0	20	200	40 0	25	do	
Déversoir de décharge à St. Timothée	22 6	15 0	10 6	12 3	1	3 × 3	.....	.....	.....	fossé con	duis'nt	au fleuve	do	Empellement en poutrelles placées dans les rainures.
Déversoir d'alimentation à l'écluse No. 14.....	35 0	15 2	36 0	10 2	6	4 4	540	27 6	24	200	27 6	24	do	
Do extrémité Est du barrage inférieur.	35 0	13 0	36 0	10 3	4 2	4 × 4 6 × 4	512	45 0	36	.....	.....	.....	do	
Do Ouest do do	.....	.....	163 0	....	5	24 large.	300	80 0	60	.....	.....	.....	do	Ouverture pour poutrelles à barrage.
Déversoir de décharge do	Murs en aile, 52.	13 sur le côté O., 8 sur le côté E.	59 9	4 0	3	17.' 9'' × 7.6	Déversoir dans la levée			fossé con	duis'nt	au fleuve	do	do do

CANAL DE BEAUHARNOIS.

'ABLEAU indiquant les dimensions, etc., des ponts fixes sur les déservoirs, coursiers, etc., du Canal de Beauharnois.

POSITION.	Matériaux de construction.	Dimensions.				OBSERVATIONS.
		Longueur.		Largeur.		
		pds.	pcs.	pds.	pcs.	
ur le déversoir de décharge, écluse No. 6.	Bois	56	0	12	0	Bon.
asserelle pour le fonct. des vannes, do ..	do	55	0	4	0	do
xtrémité infér. du coursier de décharge partant de l'extrémité de l'écluse No. 7.	do	31	0	12	0	do
ont de route sur le milieu du coursier de décharge	do	34	0	18	0	do
ur le déversoir, do	do ...	55	0	12	0	do
asserelle sur le déversoir, do	do	55	0	4	0	do
xtrémité infér. du coursier de décharge partant du déversoir de l'écluse No. 8. .	do	26	0	12	0	do
ur le déversoir, do	do	53	6	12	0	do
asserelle pour le fonction. des portes do .	do	53	6	4	0	do
ur le déversoir do	do	55	0	12	0	do
asserelle sur le déversoir do	do	55	0	4	0	do
ur le coursier d'alimentation du déversoir alignement de la levée du canal do ...	do	36	0	12	0	do
ur la rampe qui conduit à l'atelier des charp. en amont de l'écluse No. 9.....	do	53	0	10	0	Vieux, mais en bon état.
ur le coursier d'aliment. de l'écluse No. 10, alignement de la levée du canal	do	35	0	12	0	Bon.
'asserelle sur do	do	55	0	4	0	do
ur le cours. de décharge du déversoir do .	do	88	0	12	0	do
ur le déversoir, écluse No. 11	do	61	0	12	0	do
'asserelle do	do	61	0	4	0	do
ur le coursier d'aliment. de l'écluse No. 12, alignement de la levée du canal.....	do	35	4	12	0	do
Sur le coursier de décharge de do	do	27	0	12	0	do
'asserelle sur le déversoir.....	do	55	0	4	0	do
ur le coursier d'aliment. de l'écluse No. 13.	do	40	0	12	0	do
'asserelle sur le déversoir.....	do	55	0	4	0	do
Sur le déversoir, extrém. E. du barrage inf.	do	40	0	24	0	do
Trois petits ponts sur les coursiers latéraux des fabriques de Buntin, extrémité E. du barrage inférieur	do	18	0	18	0	do
Sur le déversoir extrém. O. du barrage inf.	do	165	0	18	0	do
Passerelle pour élever les poutrelles..... ...	do	165	0	4	0	do
Sur le fossé, près de la maison de Poulin.	do	15	0	12	0	do
Sur le déversoir dans le coursier d'alimentation, extrémité O. du barrage infér...	do	61	0	12	0	do
Sur le fossé formant alignement avec le chemin en amont de l'écluse de garde...	do	36	0	12	0	do

CANAL DE BEAUHARNOIS.

TABLEAU indiquant les diverses bâtisses qui se trouvent sur le Canal de Beauharnois.

POSITION.	Matériaux de construction.	DIMENSIONS. Longueur.		DIMENSIONS. Largeur.		OBSERVATIONS.
		pds.	pcs.	pds.	pcs.	
Maison du gardien, écluse No. 6.....	Pierre.	30	8	22	4	Rez-de-chaussée, toit de bardeau, en bon état.
Maison et bureau du receveur, do ...	do	40	3	24	6	do do do
do de l'éclusier, écluses Nos. 6 et 7..	do	41	0	24	6	do do do
do du gardien, do No. 7.....	do	30	8	22	4	do do do
do do do No. 8...	do	30	8	22	4	do do do
do de l'éclusier, do do	do	30	6	24	6	do do do
do du gardien, do No. 9.....	do	30	8	22	4	do do do
do de l'ancien éclusier, do	Bois.	32	7	12	3	do do délabrée.
do do do	Pierre, plâtré.	40	7	25	6	do do en bon état.
Magasin et atelier nouveaux, do	Bois.	40	0	24	0	Deux étages, do do
do anciens, do	do	37	6	14	6	do do délabrée.
Maison du gardien, écluse No. 10.....	Pierre.	30	8	22	4	Rez-de-chaussé do en bon état.
do de l'éclusier, do do	Bois.	32	0	12	4	do do vieux, habitable.
do du gardien, do No. 11.....	Pierre.	30	8	22	4	do do en bon état.
do de l'éclusier, do do	Bois, fondation de pierre.	30	0	24	0	do do neuve et en bon état.
do du gardien, do No. 12.....	Pierre.	30	8	22	4	do do do
do de l'éclusier, do do	do	32	7	21	7	do do do
do du gardien, do No 13.....	do	30	8	22	4	do do do
do de l'éclusier, do do	do	31	6	21	6	do do do
do du pont de St. Timothée.....	Bois, fondation de pierre.	32	0	24	0	do do en assez bon état.
Pour le passeur—1ère traverse en haut do	Bois.	35	0	15	0	do do vieux.
do 2me do do	do	28	0	17	0	do vieux, toit neuf en bardeau.
Maison du gardien, écluse No. 14.....	Pierre.	30	8	22	4	do toit en bardeau, en bon état.
de de l'éclusier, do do	do	32	6	21	4	do do do
do du contrôleur, près de l'écl. No. 9	do	38	0	33	0	Rez-de-chaussé et mansardes, do

APPENDICE No. 4.

(No. 25.)

RAPPORT DE D. A. McDONELL, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LE CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, le 30 juin, 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire du Ministre des Travaux Publis, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à votre circulaire, No. 62,927, en date du 15 courant, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le canal de Cornwall :—

J'ai le contrôle de ce canal depuis le 1er septembre 1849 ; précédemment, depuis le mois de mars 1846, j'étais contrôleur du canal de Beauharnois.

Le canal de Cornwall rachète les rapides du Long Sault et s'étend de la tête du lac St. François qui borne la ville de Cornwall à l'Est jusqu'au débarcadère de Dickinson, à la tête des rapides.

Voici ses dimensions :

Longueur	11½ milles.
Largeur du fond	100 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	150 "
Profondeur de l'eau dans le canal	10 "
Hauteur de l'eau sur les buscs	9 "
Nombre des écluses	7 "
Dimensions des écluses	200 × 55 pieds.
Elévation totale de l'éclusage	48 pieds.

POSITION DU CANAL.

Le canal suit les détours de la rive Nord du St. Laurent, excepté en deux endroits où il coupe des pointes de terre. La première de ces pointes, qui a environ un demi-mille de long, se trouve à l'extrémité inférieure du canal, en face de la ville de Cornwall, et la seconde, même longueur, se trouve à un endroit nommé la Pointe de Robinson, deux milles plus haut.

PROFONDEUR DE LA TRANCHÉE, LIT DU CANAL.

Au côté Nord du canal, la surface naturelle du terrain s'élève à une hauteur variable de 14 à 15 pieds au-dessus de la surface de l'eau dans le canal, sur un parcours de 8½ milles, depuis la ville de Cornwall jusqu'au pied du Long Sault, à la Baie de Brown ; de ce dernier point au débarcadère de Robinson, sur un parcours de 2 milles, la hauteur des terres varie entre 35 et 40 pieds au-dessus du niveau de l'eau dans le canal. La tranchée la plus profonde, sur tout le parcours du canal, a 65 pieds et se trouve à environ 1½ milles en aval de l'écluse de garde, près du débarcadère de Dickinson. La profondeur moyenne de la tranchée varie entre 25 au côté Nord jusqu'à zéro au côté Sud du lit du canal. Toutes les tranchées sont faites dans l'argile, le gravier et le sable.

LEVÉE SUD OU SENTIER DE HALAGE.

Le côté Sud du canal est formé d'une levée artificielle d'argile et de gravier, reposant, en général, sur le lit du fleuve, excepté aux deux points sus-mentionnés. Généralement, du côté du fleuve, elle est protégée par un mur de pierres extraites durant le creusement du canal. Lors de la construction, cette levée avait 4 pieds au-dessus de la surface de l'eau dans le canal, mais elle a tassé depuis presque partout et ne s'élève plus qu'à 2 pieds au-dessus de ce niveau, D'année en année, on a dû l'exhausser sur plusieurs points sans quoi elle aurait disparu sous l'eau du canal.

MUR EN TALUS.

La façade de cette levée, le long du lit du canal, a un revêtement de pierres sèches, dont la base se trouve à 2½ pieds en dessous et le sommet 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

CÔTÉ NORD.

Au côté Nord du canal, on n'a fait de maçonnerie que dans les endroits où la levée est artificielle et où il y a eu des tranchées.

PONT-TOURNANT ET TUNNELS.

Le canal est traversé par un pont tournant, à Cornwall, et par 4 tunnels dont le premier se trouve près de l'extrémité inférieure du canal, le second près de la Pointe Robinson 2½ milles plus haut, le troisième à Mille Roches, 4 milles en amont de Cornwall et le quatrième à Moulinette, 1½ mille plus haut.

Le pont tournant est fait en bois, avec liens de fer, et repose sur des culées en pierre de taille distantes de 56½ pieds. La largeur de la voie, entre les fermes latérales du pont, est de 10 pieds.

Les tunnels sont faits en pierre de taille ; les murs latéraux sont distants d'environ 13 pieds et hauts de 6 pieds ; la flèche de l'arche qui relie les murs latéraux a 4 pieds ; le sommet de la clef de voûte se trouve à environ 18 pouces au-dessous du fond du canal.

ÉCLUSES.

Il y a sept écluses numérotées de 15 à 21 inclusivement : les trois premières, à l'extrémité inférieure, ou Nos. 15, 16 et 17, sont distantes entre elles d'environ 200 pieds ; la quatrième, ou No. 18, se trouve à 1½ mille en amont de l'embouchure du canal ; la cinquième, ou No. 19 à 1¼ mille plus loin ; la sixième, ou No. 20, immédiatement en bas du village de Mille Roches, ou 2 milles en amont de la précédente ; la cinquième, qui est l'écluse de garde, No. 21, à 5½ milles en amont de Mille Roches, ou 1 mille en aval du débarcadère de Dickinson.

Toutes les écluses sont faites en forte maçonnerie de pierre de taille, à assises régulières, reposant sur radiers de bois, excepté l'écluse de garde dont le sas est revêtu d'un coffrage à joints clos rempli de terre et de pierres et appuyé en dehors par une levée de terre.

Le fond des sas et des enclaves est recouvert de bois et de planches ; le pin est employé pour les premiers et l'orme pour les secondes.

Les buscs des écluses reposent sur un radier de bois auquel ils sont boulonnés.

La maçonnerie de toutes ces écluses présente une astragale qui se projette d'environ 3 pouces au-delà de la façade des murs et sert d'index pour la hauteur de l'eau qui doit atteindre la base de cette astragale pour avoir une hauteur de 9 pieds sur les buscs.

Lorsque les navires ont un tirant de 9 pieds, il est nécessaire d'augmenter cette profondeur de 1 ou 2 pouces, au moment de l'éclusage, pour empêcher la détérioration des buscs.

PORTES D'ÉCLUSE.

Jusqu'à 1854, les portes d'écluses étaient faites en charpente ouverte, avec traverses de chêne, espacées d'environ un pied, recouvertes de bordages de 3 pouces embouvetés, le tout réuni aux poteaux-tourillons, de 18 pouces de diamètre, et aux poteaux busqués par des bandages de fer en T et en L.

Dans le vantail de chaque écluse il y avait deux vannes qui se levaient au moyen d'une vis.

Depuis 1854, les portes ont été reconstruites en poutrelles placées horizontalement les unes sur les autres, et boulonnées ensemble par 6 tirants de 2 pouces de diamètre passant par le centre de chaque poutrelle. La pièce de couronnement et les deux qui se trouvent l'une au-dessus, l'autre au-dessous des pertuis sont de chêne ; les autres sont de pin. A l'extrémité de chaque porte où se trouve le chardonnet, il y a aussi une courbe-tourillon d'épinette rouge faites de deux pièces boulonnées ensemble et au chaperon de la porte. La tête de cette courbe tourne dans un collier de fer coincé à une ancre de fer boulonnée à la maçonnerie.

Chaque porte a quatre vannes :—chacun de ces vannes se lève et s'abaisse au moyen d'une vis.

La roulette qui se trouve sous chaque porte manœuvre sur un arc en fonte, épais de 4 pouces au millieu et 2 pouces aux bords. Cet arc repose sur le radier de l'enclave auquel il est boulonné. Les pivots des portes reposent aussi sur le radier des enclaves.

DÉVERSOIRS.

A chacune des écluses Nos. 18, 19, 20 et 21 on a construit un déversoir régulateur pour alimenter le canal de la quantité d'eau nécessaire. Outre ces déversoirs régulateurs, le gouvernement a construit un déversoir à l'écluse No. 17 et un autre au No. 20 pour fournir le pouvoir d'eau affermé aux propriétaires des moulins et fabriques à chacune de ces stations.

Tous ces déversoirs sont situés entre les écluses et le côté Nord du canal. Ils sont faits d'une forte maçonnerie de pierre calcaire, à rangs réguliers, les murs en aile sont en maçonnerie brute et le mur de chûte en pierre de taille.

Aux écluses Nos. 18, 19 et 20, il y a quatre pertuis de 3 pieds carrés, et à l'écluse de garde, No. 21, six pertuis de 4 × 3 pieds pour le passage de l'eau dans les murs de chûte.

Les déversoirs d'approvisionnement aux écluses Nos. 17 et 20 sont munis de six pertuis de 4 × 3 pieds chacune.

Les pertuis des déversoirs régulateurs, aux écluses Nos. 18, 19 et 20, se ferment au moyen de vannes fonctionnant partie à l'aide de leviers et partie à l'aide de vis. Les déversoirs d'alimentation, aux écluses Nos. 17 et 20, et les déversoirs régulateurs de l'écluse de garde sont munis de vannes qui se meuvent sur des arbres excentriques et verticaux de 3 pouces, en fer.

DÉVERSOIRS DE BOIS CONSTRUITS PAR DES PROPRIÉTAIRES DE MOULINS.

Entre les écluses Nos. 17 et 18, il y a deux empellements de bois, chacun muni de quatre pertuis de 3 × 4 pieds. Ces derniers sont munis de portes à coulisses fonctionnant au moyen d'un cric et d'un levier. Ces déversoirs ont été construits aux frais des locataires du pouvoir d'eau pour l'alimentation de leurs moulins au côté Sud du canal.

POUVOIR D'EAU.

La force totale des pouvoirs d'eau affermés aux moulins et fabriques, sur toute la ligne du canal, équivaut à 47 moulanges, de 10 chevaux chacune, dont 37 se trouvent entre les écluses Nos. 17 et 18, et 10 entre les écluses Nos. 20 et 21.

QUAIS ET PILIERS.

Au côté Nord, à chaque extrémité du canal, et en face de la ville de Cornwall, il y a des quais et piliers pour l'usage des navires.

A l'extrémité inférieure, le quai qui commence à l'extrémité de l'aile Est de l'écluse d'entrée, se continue, en descendant, sur une distance de 300 pieds et une largeur de 10 pieds. A l'extrémité de ce quai, il y a un pilier, long de 300 pieds sur 18 de large, jeté dans une profondeur de 12 pieds d'eau.

Le quai de Cornwall a 300 pieds de long sur 12 de large.

Au débarcadère de Dickinson, ou entrée supérieure, il y a un bassin d'environ un mille en amont de l'écluse de garde. Ce bassin à 350 pieds de long sur 100 de large et 10 de profondeur. Il est protégé sur les côtés par un quai de 12 pieds de large. Le quai se prolonge sur une longueur de 200 pieds, et 12 pieds de large, du bassin jusqu'au pilier du débarcadère de Dickinson. Ce pilier est formé de 22 caissons, distants de 22 pieds, et reliés, à leurs sommets, par trois longrines recouvertes de madriers : il a 900 pieds de long sur 12 de large.

MOULINS.

Entre les écluses Nos. 17 et 18, il y a un moulin à farine qui fonctionne actuellement et une fabrique, en pierre et briques, en voie de construction, au côté Nord du canal. Deux moulins à farine, l'un en bois, l'autre en pierre, et un moulin à scie en bois, au côté Sud.

A l'écluse No. 20, il y a un moulin à farine et un moulin à scie, en bois, au Nord de l'écluse.

Tous ces moulins appartiennent à des particuliers, et fonctionnent tous au moyen du pouvoir d'eau du canal.

MAISONS DES ÉCLUSIERS, ETC.

Les bâtisses construites par le gouvernement, pour le service du canal, sont au nombre de 14. Elles sont situées comme suit;

Trois maisons d'éclusiers au côté Sud du canal, en face des écluses Nos. 15, 16 et 17, pour l'usage des hommes qui font le service de ces écluses. Dimensions de chacune. 51 × 23½ pieds.

Une maison pour le gardien, au côté Sud de l'écluse No. 16; dimensions, ... 31 × 23 "

Une maison pour le receveur, au côté Nord de l'écluse No. 17; dimensions, ... 38 × 26½ "

Une maison pour le contrôleur, au côté Sud, entre les écluses Nos. 17 et 18; dimensions, ... 32 × 31 "

Quatre maisons d'éclusiers, toutes situées au côté Sud des écluses Nos. 18, 19, 20 et 21, pour l'usage des douze hommes faisant le service de ces écluses; dimensions de chacune ..... 51 × 23½ "

Une maison pour le gardien, au côté Nord de l'écluse No. 18; dimensions, ... 31 × 23 "

Deux maisons pour les gardiens, au côté Sud des écluses Nos. 19 et 20; dimensions, ... 31 × 23 "

Une maison pour le gardien, au côté Nord de l'écluse de garde, No. 21; dimension, ... 38 × 26½ "

Toutes ces bâtisses sont des rez-de-chaussée, en brique, sur fondation de pierre; les maisons du receveur et du contrôleur sont couvertes en ferblanc et en tôle, et les autres en bardeaux.

PHARE.

A l'extrémité supérieure de la levée Sud du canal, il y a un petit phare de 12 pieds carrés, à la base, et de 5 pieds carrés au sommet; il a 15 pieds de haut, la lanterne au sommet n'a qu'un réflecteur dirigeant la lumière du côté Ouest, pour guider les vaisseaux qui entrent dans le canal.

TERRAIN.

Les limites du terrain acheté pour l'usage du canal sont marquées par des bornes en pierre de taille. La portion non occupée par le lit et la levée du canal est entièrement requise pour le service du canal, les réparations des levées, etc., etc.

ETAT DES CONSTRUCTIONS.

LEVÉES.

La levée Sud, ou sentier de halage du canal, est généralement solide, bien qu'on y remarque certaines fuites et qu'il s'y produise parfois des éboulements qui jusqu'à ce jour ont été réparés à peu de frais. La levée ayant tassé sur toute sa longueur, comme on l'a déjà vu, a été exhaussée presque partout depuis cinq ans; sur deux milles de parcours, elle devra encore être exhaussée de 12 à 24 pouces.

Les portions de levée artificielle, au côté Nord du canal, sont en bon état, mais 500 pieds de la levée, en aval de l'écluse No. 18 devront être exhaussés de 18 pouces.

TALUS.

Les talus intérieurs du canal ne demandent que peu de réparations.

TUNNELS, ET PONT TOURNANT.

Les tunnels qui passent sous le canal suffisent généralement aux piétons et aux voitures, sauf le tunnel, à l'extrémité inférieure du canal, dont la chaussée est couverte, tout l'été, de 18 à 24 pouces d'eau et de sable, et en hiver, de 6 à 15 pieds d'eau et de glace.

Les chaussées des autres tunnels sont nettoyées tous les mois. Le pont tournant a été reconstruit au printemps dernier.

ÉCLUSES.

Les écluses sont en mauvais état; le planchéiage des radiers, dans les sas et les enclaves, devra être partiellement renouvelé; les buscs ont, pour la plupart, été endommagés par le choc des navires. Les murs devront être partout rejointoyés.

PORTES D'ÉCLUSES.

Les portes d'écluses ne demandent que peu de réparations. Pour le cas où il surviendrait quelque accident aux portes actuelles, il y a quatre ventaux ou un jeu complet de portes de rechange pour l'écluse de garde, deux paires de portes supérieures et deux paires de portes inférieures qui s'ajustent à chacune des 6 écluses.

DÉVERSOIRS.

Les six déversoirs construits par le gouvernement sont en assez bon état, mais demandent néanmoins de légères réparations.

Les deux empellements construits par les locataires du pouvoir-d'eau, côté Sud du canal, en face de la ville de Cornwall, entre les écluses Nos. 17 et 18, sont très-peu sûrs, principalement celui qui alimente le moulin à farine de M. Bethune et le moulin à scie de M. Adams. Ces deux empellements devraient être reconstruits en maçonnerie avec des vannes à révolution, sur arbre vertical.

QUAIS ET PILIERS.

La superstructure de tous les quais et piliers, sauf 350 pieds à l'entrée inférieure et 550 pieds à l'entrée supérieure du canal, est en fort mauvais état et demande à être renouvelée immédiatement. La longueur totale des quais et piliers dont la superstructure devra être ainsi refaite, est de 1,600 pieds. La superstructure des ailes en bois des culées du pont tournant, à Cornwall, devra également être renouvelée vu qu'elle tombe en ruines.

MAISONS DES ÉCLUSIERS, ETC.

Les 13 maisons, du receveur, des gardiens et des éclusiers sont en bon état, sauf celle du gardien de l'écluse de garde qui date de 24 ans et demande des réparations considérables,

Le phare, à l'extrémité supérieure du canal, est en bon état; il a été réparé et rejointoyé au mois de mai dernier.

La maison du contrôleur, dont la cave est exposée aux inondations périodiques du St. Laurent, et où l'eau atteint quelquefois de 2 à 4½ pieds dans la cuisine du soubassement, devra être reconstruite. Les murs de cette bâtisse n'ont qu'une brique d'épaisseur et offrent des crevasses en plusieurs endroits. Le toit est aussi en fort mauvais état.

J'ai l'honneur, etc.

D. A. McDONELL,
Contrôleur.

APPENDICE No. 5.

(No. 129.)

RAPPORT DE M. ISAAC N. ROSE, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LES CANAUX DE WILLIAMSBURGH, OU DE LA POINTE À FARRAN, DU RAPIDE PLAT ET DES GALOPS.

MORRISBURGH, le 1er juillet, 1867.

F. BRAUN, Ecuier,

Secrétaire du Département des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire en date du 15 ult. et de la lettre d'explications qui l'accompagne. Vous demandez une description détaillée des constructions soumises à mon contrôle. En réponse, je commencerai par vous dire que les principales constructions dont j'ai la charge sont les canaux et bouées entre Prescott et le débarcadère de Dickinson.

Ces canaux forment trois divisions. La première, en montant, est connue sous le nom de " Canal de la Pointe à Farran " ; la seconde, sous le nom de " Canal du Rapide Plat " ; la troisième comprend " les sections des Iroquois et des Galops " reliées par ce qu'on nomme le " Canal de jonction."

Collectivement, ces trois divisions forment ce qu'on appelle les canaux de Williamsburgh et couvrent un parcours de 30 milles, depuis l'extrémité inférieure du canal de la Pointe à Farran jusqu'à la tête des Rapides des Galops. Ces canaux furent ouverts au trafic en 1848. Le lit de chacun d'eux a 50 pieds de large au fond, avec talus inclinant d'un pied sur deux, excepté dans la tranchée " rocheuse " longue de 100 perches, sur la section des Iroquois, où la largeur à la surface n'a que 60 pieds.

Les canaux ayant été construits le long du fleuve St. Laurent, la levée extérieure enclave fréquemment des baies vastes et profondes ; mais il n'y a pas de terrains entre le fleuve et la levée extérieure, excepté à la Pointe des Iroquois, où il a fallu faire une excavation qui laisse, au côté Sud du canal, une bande de terre sur laquelle plusieurs personnes résident. Dans plusieurs endroits, au côté Nord, on a acheté des morceaux de terre pour le service du canal.

Toutes les écluses ont 200 pieds entre les portes et 43 pieds de large entre poteaux tourillons. Les buscs, à l'extémité inférieure des écluses et aux deux extrémités des écluses de garde, sont fixés sur des plateformes transversales en bois, posées presque de niveau avec le plancher des sas. Ceux de l'extrémité supérieure des écluses sont posés sur des murs de chûte en maçonnerie et s'élèvent jusqu'au niveau du biez supérieur. Tous les buscs sont 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau des divers biez. Les écluses sont faites en maçonnerie solide de pierrre calcaire dont les façades sont à mortier hydraulique et les remplissages à mortier de chaux ordinaire.

Les chardonnets et enclaves des portes sont en pierre de taille, et la façade des murs de sas en pierre piquée à assises régulières. Des ouvertures ont été construites dans les murs des enclaves pour donner passage aux chaînes qui servent à ouvrir les portes au moyen de cabestans placés sur le chaperon des écluses. Les portes d'écluses sont faites de poutrelles reliées entre elles par des goujons et boulons ; on les désigne sous le nom de " portes de charpente pleine " pour les distinguer des " portes à charpente ouverte." Des ventelles en quart de cercle, faites de fonte, sont fixées dans les portes et réglées par des vis posées à leur sommet.

Les radiers de toutes les écluses sont faits de racineaux posés transversalement ; dans les sas, ces racineaux sont recouverts de deux planchers, excepté à l'écluse Nos. 25, Pointe aux Iroquois, où les fondations sont de roche.

CANAL DE LA POINTE À FARRAN.

Ce canal a trois quarts de mille de long et se trouve dans le canton d'Osnabruck, comté de Stormont. A son extrémité supérieure, côté Sud ou du fleuve, il y a environ 300

pieds de caissons et piliers dont l'extrémité forme un brise-glace; au côté Nord les piliers s'étendent sur une longueur de 450 pieds et forment un quai. Près de l'entrée inférieure se trouve une écluse dont l'élévation a environ 4 pieds et qui est traversée par un pont tournant. Les piliers du côté Sud s'étendent obliquement sur une longueur de 175 pieds, dirigent le courant en dehors et forment un brise-glace; les piliers, du côté Nord, s'étendent sur une longueur d'environ 740 pieds et forment un quai. Au côté Nord de l'écluse se trouve un terrain dépendant du canal, sur lequel est bâtie la maison du gardien; cette maison est en pierre et a 22 × 30 pieds. Au côté Sud il y a, sous le même toit, deux loges pour les éclusiers, formant une bâtisse de 22 × 32 pieds. A cet endroit, un moulin à farine, un moulin à carder et un moulin à bardeaux fonctionnent depuis plusieurs années. Le pouvoir d'eau a été concédé, je crois, en échange du terrain sus-mentionné.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Ce canal a quatre milles de long et se trouve dans les cantons de Williamsburgh et de Matilda, comté de Dundas. Il y a près de l'extrémité supérieure, une écluse de garde où le biez s'élève de 1 à 3 pieds, mais dans la saison des eaux basses, les biez en amont et en aval de l'écluse sont au même niveau. A cet endroit, le pilier Sud, ou celui du côté du fleuve, s'étend sur une longueur de plus de 275 pieds, son extrémité formant un brise-glace; le pilier qui ce trouve du côté de la rive a 450 pieds de long et sert de quai. Les maisons du gardien et de l'éclusier sont de pierre et se trouvent toutes les deux au côté Nord du canal; la première a 22 × 30 pieds et la seconde est une maison double de 22 × 32 pieds. L'écluse à la sortie du canal a une élévation de 9 pieds lorsque les eaux du fleuve sont au niveau moyen; elle est traversée par un pont-tournant. Le pilier Sud s'étend en aval, sur une longueur d'environ 50 pieds; il est fait de pierre tandis que le pilier Nord est formé de 400 pieds de coffrage recouvert de planches et sert de quai.

Les maisons sont faites de la même manière, des mêmes dimensions et des mêmes matériaux et sur les mêmes dimensions qu'à l'extrémité supérieure, mais la maison des éclusiers se trouve au côté Sud du canal. Au quai, il y a aussi un hangar en bois, de 24 × 36 pieds, dans lequel on remise le matériel du canal. A une petite distance en amont de l'écluse, au côté Nord, on a construit un déversoir de pierre avec des vannes pour l'alimentation du pouvoir d'eau affermé sur cette section du canal. Le pouvoir d'eau représente quatre moulanges et fait fonctionner un moulin à farine, un moulin à scie et une fabrique de draps. La levée extérieure, sur un tiers environ de la distance entre l'écluse de garde et les autres écluses, est faite de caissons qui atteignent le niveau du fleuve; l'autre versant de la levée a été construit avec les matériaux extraits du lit du canal.

CANAL DES GALOPS.

La troisième section des canaux de Williamsburgh comprend le canal de la Pointe aux Iroquois, 1⅝ mille, le canal de Jonction, 4 milles, et le canal des Galops, 2 milles. La première et la dernière de ces divisions ont été réunies pour racheter un fort courant et augmenter la profondeur de l'eau.

Le pilier, au côté Sud de l'entrée des Iroquois, a environ 50 pieds de long et est fait en pierre; celui du côté Nord a environ 340 pieds de long, il est fait d'un coffrage rempli de pierre jusqu'à la surface et forme quai. L'écluse, en cet endroit, a un éclusage de 4 à 6 pieds suivant la hauteur du fleuve, et le biez en amont est maintenu à une hauteur uniforme. Le pont jeté sur l'écluse est très-fréquenté vu que le canal a coupé en deux les propriétés de plusieurs particuliers. Un déversoir, avec ventelles, a été construit en cet endroit, au côté Nord, à une petite distance en amont de l'écluse, pour fournir un pouvoir d'eau affermé, de quatre moulanges.

Au côté Sud, en amont de l'écluse, il y a un moulin à scie et un moulin à brayer; le pouvoir d'eau affermé représente en tout huit moulanges. Les empellements de ces deux derniers ont été construits et sont entretenus par les propriétaires.

Il y a deux maisons dépendant de cette écluse: La première a 22 × 30 pieds; la seconde 22 × 32 pieds: l'une est occupée par le gardien, l'autre par les éclusiers. Ces deux maisons se trouvent sur des terrains dépendant du canal et au côté Nord de l'écluse. Une bâtisse en bois, de 24 × 36 pieds, sert à remiser le matériel du canal et se trouve à environ 200 perches en amont de l'écluse. Sur 100 perches environ, le canal a été creusé dans le roc et le long de cette tranchée on a posé une estacade en bois pour prévenir les

dégâts auxquels auraient été exposés les navires en heurtant contre les saillies du roc. Au pied des rapides des Galops ou à la tête de la Jonction, l'écluse a une chute de 5 à 6 pieds ; elle est traversée par un pont tournant. Au côté Nord, il y a une maison pour le gardien, et au côté Sud, une maison pour les éclusiers ; ces bâtisses sont construites comme celles qui se trouvent au pied de la jonction. Sur une distance d'environ 700 pieds en aval de cette écluse le glacis de la levée repose sur un coffrage qui sert de quai ; au côté Nord du canal, on a construit un quai de 250 pieds de long.

Au côté Nord, en amont de l'écluse, un déversoir avec ventelles, fournit le pouvoir d'eau qui fait fonctionner une fabrique d'empois, un moulin à scie, un moulin à farine et une fabrique de bardeaux. Ce pouvoir d'eau représente douze moulanges ordinaires dont 4 ont été affermées pour le compte du gouvernement et les huit autres concédées au propriétaire à qui appartenait le terrain, à titre d'indemnité d'expropriation.

Sur le terrain dépendant du canal, près de l'écluse, il y a une remise en bois, de 16 × 24 pieds.

L'écluse de garde, à l'entrée supérieure du canal des Galops, est placée de telle sorte qu'à l'époque des basses eaux il n'y a pas de pression contre les portes, vu que le biez en aval et la rivière se trouvent au même niveau. Au côté Nord de l'écluse, il y a un déversoir, avec ventelles, pour fournir de l'eau aux moulins qui se trouvent sur le canal.

La maison du gardien est en pierre ; ses dimensions sont de 22 × 30 pieds ; celle des éclusiers est en bois et a 24 × 32 pieds : toutes les deux se trouvent au côté Nord et sur les terrains dépendant du canal.

Le pilier Sud, ou du côté du fleuve, à l'entrée supérieure, a environ 450 pieds de long ; son extrémité forme brise-glace. Le pilier du côté de la terre ferme a 650 pieds de long.

Le canal des Iroquois et la moitié inférieure du canal de Jonction se trouvent dans le canton de Matilda, comté de Dundas ; la moitié supérieure de la Jonction et du canal des Galops sont dans le canton d'Edwardsburgh, comté de Grenville.

Toutes les écluses sont en bon état, mais les murs devront presque partout être rejointoyés. Les portes d'écluse sont en bon état, mais on n'a pas de portes de rechange. Des quatre ponts sus-mentionnés, trois sont réellement hors d'état ; quant au quatrième, aux Iroquois, le passage en est même dangereux et il est urgent qu'on le reconstruise.

Le talus de la levée a été partout protégé par un revêtement de pierre, et le glacis, ou côté du fleuve, est aussi protégé par un enrochement.

La charpente supérieure des quais ou coffrages en bois, au-dessus du niveau de l'eau, aux entrées d'aval et d'amont des divers canaux, est déteriorée et devrait être renouvellée sans délai.

Les estacades, le long de la " tranchée rocheuse " des Iroquois sont tellement vieilles qu'il faudrait les renouveler, mais il serait peut-être préférable de faire sortir l'eau du canal et d'aplanir les parois de la tranchée. Les maisons des éclusiers, aux différentes stations, sont en bon état, sauf les toits qu'on devra réparer et couvrir de bardeaux neufs.

Les bouées et les amarques, qui indiquent la profondeur des chenaux aux divers détours et points marquants du fleuve, sont en bon état.

Les embarcations, c'est-à-dire les bacs et canots des bouées, sont en fort mauvais état.

Dans l'espoir que je vous ai fourni tous les renseignements demandés.

J'ai l'honneur, etc.

ISAAC N. ROSE,

Contrôleur des Canaux de Williamsburgh.

APPENDICE No. 6.

[No· 248.]

RAPPORT DE M. G. D. WOODRUFF, CONTROLEUR,

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LE CANAL WELLAND.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, le 8 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire du Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que vous m'avez transmises par votre lettre No. 62,923, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant :—

La ligne principale de ce canal s'étend du lac Ontario, (extrémité inférieure) au lac Erié, sur une distance de 27$\frac{1}{5}$ milles, et rétablit la navigation interrompue par la rivière et la chute de Niagara, qui donnent une hauteur de 324$\frac{3}{4}$ pieds entre les niveaux des deux lacs.

Ce canal traverse les comtés de Lincoln et Welland, et les cantons de Grantham, Louth, Thorold, Crowland et Humberstone. L'eau du canal provient de la Grande Rivière ; mais comme cette source d'alimentation décroît, on a décidé de creuser davantage, entre Allanburgh et port Colborne, afin de pouvoir tirer l'eau nécessaire au canal, du lac Erié directement.

L'insuffisance de la Grande Rivière se manifeste d'année en année ; aussi, les travaux de creusement seront-ils bientôt achevés. Les travaux nécessaires pour curer le fond et faire les constructions sont maintenant peu considérables.

Sur le canal il y a 27 écluses ordinaires et trois écluses de garde, toutes faites en maçonnerie solide, sauf l'écluse de garde au port Robinson, laquelle est de bois et de limousinage ; il y a de plus 27 déversoirs en pierre.

Sur la rivière Welland, il y a un aqueduc de 316 pieds de long et 45 de large.

DESCRIPTION DES ÉCLUSES, ETC.

L'écluse No. 1, à port Dalhousie, (lac Ontario,) et l'écluse No. 2, à Ste. Catherine, ont 200 pieds de long entre tourillons et 45 pieds de large. L'écluse No. 2 est située 3$\frac{1}{2}$ milles en amont de l'entrée inférieure du canal.

De l'écluse No. 2 à l'écluse No. 25 inclusivement, à Thorold, distance de 5$\frac{3}{5}$ milles, il y a 23 écluses de 150 pieds entre tourillons sur 26$\frac{1}{2}$ de large ; l'élévation de chacune de ces écluses varie entre 12$\frac{1}{2}$ et 14 pieds.

De ce point, il y a 3$\frac{1}{5}$ milles jusqu'à l'écluse d'Allanburgh. Cette écluse a 15$\frac{1}{4}$ pieds d'élévation, mais ses dimensions sont les mêmes que les précédentes.

Les écluses de garde, en amont de Thorold, et d'Allanburgh, ont 45 pieds de large. Entre Allanburgh et Port Robinson, distance de 2$\frac{3}{4}$ milles, le canal traverse une arête élévée de terre, longue d'environ 1$\frac{3}{4}$ milles et appelée la "tranchée profonde." Cette tranchée a 60 pieds de profondeur presque partout ; cependant, la profondeur à partir de la surface naturelle du terrain n'est que de 45 pieds, et l'élévation additionnelle de 15 pieds a été formée par les matériaux provenant des premières fouilles faites par la compagnie du canal Welland.

De Port Robinson à l'aqueduc, il y a 3$\frac{3}{4}$ milles. Le canal suit presque partout la rivière Welland. De l'aqueduc à Port Colborne, distance de 8$\frac{2}{5}$ milles, le canal traverse, sur la moitié de ce parcours, une tranchée profonde, dont 1$\frac{3}{4}$ mille, au Nord de l'écluse de Port Colborne, forme une tranchée dans la roche vive.

L'écluse de Port Colborne a 230 pieds entre tourillons et 45 pieds de large avec une élévation de 8 pieds entre le lac Erié et le biez culminant.

Le canal peut donner passage aux navires de 10 pieds de tirant, d'une longueur de 142 à 145 pieds, suivant la forme de la proue et de la poupe, et de 26¼ pieds de large.

Le canal a deux entrées sur le lac Erié ; l'une par la ligne principale, à Port Colborne, et l'autre par le canal d'alimentation à Port Maitland : ces deux entrées se trouvent à 17 milles l'une de l'autre, la première à 20 milles Ouest de Buffalo, la seconde à 37 milles. L'entrée de Port Maitland a, au printemps, sur celle de Port Colborne l'avantage d'être débarrassée de glace plusieurs jours avant cette dernière ou même Buffalo.

La ligne principale de ce canal se relie à la route de Port Maitland, ou du canal d'alimentation, à la Jonction, (20 milles en amont du lac Ontario) ; en cet endroit, il y a une écluse de pierre dont la longueur est 150 pieds entre tourillons et la largeur 26¼ pieds. Cette écluse ne servira pas tant que le canal sera maintenu, comme à present, au niveau de la Grande Rivière ; mais lorsque le biez culminant sera abaissé au niveau du lac Erié, elle sera utile et elle aura un éclusage de 8 pieds. De ce point, en suivant le canal d'alimentation, l'on traverse les comtés Welland et Haldimand, ainsi que les cantons de Crowland, Humberstone, Wainfleet, Moulton et Sherbrooke, jusqu'à Broad Creek, 5 milles en aval de Dunnville ; un bras du canal conduit de là à la Grande Rivière et à Port Maitland. Près de la rivière, sur le bras du canal, on a construit une écluse en pierre de 8½ pieds d'élévation, 185 pieds entre tourillons et 45 pieds de large.

Port Maitland est situé à l'embouchure de la Grande Rivière, 18¾ milles en amont de la Jonction, 38¾ milles en amont du lac Ontario, et 5 milles en aval de Dunnville.

Dunnville est situé sur la Grande Rivière, (41.10 milles en amont du lac Ontario,) où se forme le canal d'alimentation, en élevant de 9 pieds le niveau de la rivière au moyen d'un barrage en bois, de 600 pieds de long' dans la rivière, et d'une levée de terre, protégée par un revêtement de bois, dans le marais, et s'étendant jusqu'aux terres hautes, au côté Sud de la rivière, sur une longueur de 1,780 pieds.

Au moyen de cette élévation, on navigue en eaux étales sur un parcours de 16 milles jusqu'au village de Cayuga, en suivant toujours la rivière.

La prise d'eau du canal d'alimentation est réglée par une écluse en bois et pierre, à Dunnville, avec deux paires de portes, distantes de 200 pieds, et présentant une largeur de 45 pieds. Lorsque les eaux de la rivière sont hautes, on se sert de cette écluse comme d'une écluse ordinaire, mais lorsque les eaux sont à la hauteur moyenne on laisse les portes de cette écluse ouvertes. Pendant la crûe des eaux, la Grande Rivière est maintenue au niveau convenable par la décharge de l'excédant de ces eaux par-dessus le barrage et deux grands déversoirs de pierre construits au côté Sud de la rivière, chacun offrant un passage de 150 pieds et muni des ventelles nécessaires.

La construction d'un aqueduc sur la rivière Welland en a rendu la navigation impraticable en cet endroit. Pour remédier à cet obstacle, on a construit des écluses en pierre donnant une élévation de 17 pieds, avec 9⅚ pieds d'eau sur les buscs, 150 pieds entre tourillons et 26½ pieds de large. Ces écluses existent près de l'aqueduc et à Port Robinson ; au moyen du canal et de ces écluses la navigation, entre ces points, peut se diriger vers l'Est.

En aval de Thorold, le fond du canal a généralement 70 pieds de large. De Thorold à Allanburgh, sur une distance considérable, la largeur du fond n'est que de 26 pieds avec des bassins de rencontre. En amont d'Allanburgh, cette largeur est de 50 pieds au niveau du busc de l'ancienne écluse de Port Colborne ; dans la " tranchée rocheuse" elle est de 58 pieds et les parois sont verticales.

Le canal d'alimentation n'a que 26 pieds de large au fond, avec bassins pour la rencontre des vaisseaux de demi-mille en demi-mille, et une profondeur d'eau de 8½ pieds pour le passage des vaisseaux tirant 8 pieds.

Le havre de Port Dalhousie a 200 pieds de large entre piliers, et 2,887 pieds de long, de l'extrémité extérieure du pilier Ouest jusqu'à l'écluse. Le bassin, en aval de l'écluse, a, sur plusieurs centaines de pieds, 300 pieds de large, et l'on pourrait doubler sa capacité au moyen d'une excavation de 9 pieds.

Le havre de port Colborne a 3,843 pieds de long, de l'extrémité extérieure du pilier Ouest jusqu'à l'écluse ; ce havre est relié au bassin formé entre les piliers et l'écluse. La largeur intérieure, entre piliers, est presque de 90 pieds. Le bassin a 350 pieds de large et sa longueur moyenne est de 800 pieds

Le havre de Port Maitland est formé par le prolongement de deux lignes de piliers dans le lac Erié, à l'embouchure de la Grande Rivière. Le pilier Ouest a environ 1,500 pieds de long. Le chenal a 180 pieds entre les piliers.

J'ai l'honneur, etc.,

S. D. WOODRUFF,

Contrôleur.

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LE CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

(No. 246)

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, le 8 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire du Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que vous me transmettez par votre lettre No. 62,923, j'ai l'honneur de vous faire rapport sur les constructions du canal de la Baie de Burlington.

Ce canal est situé dans le comté de Halton et formé par une tranchée dans la grève de Burlington, langue de terre qui sépare le lac Ontario de la Baie de Burlington. En protégeant les talus par un revêtement de pierre et curant le chenal, on est parvenu à établir une communication avec les villes de Hamilton et de Dundas.

Le mur Nord, ou pilier, a 2,307 pieds de long, et celui du Sud, 2,710 pieds. La largeur moyenne du canal est de 20 pieds au fond. La partie Est du pilier Sud, dans les endroits où elle est le plus exposée au ressac des eaux du lac, est large de 40 pieds.

Les piliers sont distants de 103 pieds à leurs extrémités intérieures, et de 174 pieds à leurs extrémités extérieures. Ils sont en assez bon état et la profondeur du chenal est suffisante.

J'ai l'honneur, etc,

S. D. WOODRUFF,

Contrôleur.

APPENDICE No. 7.

(No. 237)

RAPPORT DE M. JAMES D. SLATER, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES OUVRAGES SUR LE CANAL RIDEAU.

F. BRAUN, Ecuier, OTTAWA, le 1er juillet, 1867.
Secrétaire du Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre circulaire No. 62,925, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant qui donne une description des contructions soumises à mon contrôle et indique leur état actuel.

C'est de 1826 à 1832 que le gouvernement impérial construisit le canal Rideau pour des fins stratégiques et dans le but de relier, par l'Ottawa, la navigation du lac Ontario à celle du St. Laurent. Ce canal commence dans la ville d'Ottawa, à un mille environ en amont de la rivière Rideau, à son confluent avec l'Ottawa, et pénètre dans la rivière Rideau à Hogsback, à cinq milles et demi d'Ottawa ; de ce point, il suit la rivière Rideau jusqu'au lac Rideau, qui est son niveau le plus élevé, après quoi il descend par une suite de lacs la rivière Cataraqui jusqu'à Kingston, offrant un parcours total de 126¼ miles.

La navigation s'opère principalement au moyen de vingt-quatre barrages, dont onze sont en pierre et treize en terre et bois ; ces barrages ont été construits aux endroits où il était nécessaire de maintenir l'eau à un niveau convenable.

Suit la description des constructions en commençant à Ottawa :—

Afin d'éviter des répétitions, je dirai tout de suite que toutes les constructions sont en assez bon état.

OTTAWA.

Ici huit écluses accolées élèvent l'eau de 82 pieds. Il y a un pont de pierre dont l'arche a 56½ pieds d'ouverture et 24 pieds de large, avec un bassin en amont couvrant 6½ acres. A la sortie de ce bassin un déversoir de décharge qui sert à l'écoulement du trop-plein, traverse, en diagonale, une grande partie de la basse-ville, jusqu'à la rivière Rideau. Les contribuables ont fait une pétition demandant que ce déversoir soit couvert pour des raisons d'hygiène publique. Anciennement, il y avait une écluse de bois à la jonction du bassin et du déversoir. Les portes inférieures et les murs du sas de cette écluse sont détruits. On a posé des portes supérieures, mais les piliers de bois auxquels elles sont fixées sont vieux et tombent en ruines. Quelques-unes des pierres qui entrent dans la construction des écluses se brisent et tombent par morceaux. Je puis dire la même chose du pont.

Les débris provenant des moulins de la Chaudière nuisent à la navigation en aval des écluses, et cet inconvénient augmente chaque année. Continuant, à partir du bassin, la construction la plus importante est la " tranchée profonde," longue de 43 chaînes et large de 15 à 27 pieds, en moyenne, à sa partie supérieure. Un barrage, long de 230 pieds et haut de 20, traverse ce qu'on apppelle " le ravin." Sur une distance de 140 chaînes environ ce ravin sert au canal. A l'extrémité supérieure de ce ravin, on a construit, l'hiver dernier, un pont tournant dont les culées sont en terrassement ; on traverse ensuite la tranchée de Mutchmor, pratiquée dans un gravier dur et atteignant la savane de Dow ; sa superficie est d'environ 80 arpents. Par endroits, au moyen de barrages, on a élevé l'eau, des deux côtés, de 20 à 33 pieds. Dans cette sorte de lac on a jeté une estacade pour écarter le bois flotté du chenal et protéger la levée contre l'action des eaux. Une courte tranchée conduit à

HARTWELL,

A quatre milles et demi en amont d'Ottawa. A cette station, il y a deux écluses accolées, un déversoir en pierre de taille qui donne passage au surplus d'eau dans la rivière Rideau. Les pierres du déversoir ont été déplacées par la gelée ; mais, sous d'autres rapports, la maçonnerie du déversoir et de l'écluse est en bon état. Un tablier et pont de bois, en aval de ce déversoir, sont en fort mauvais état. En amont de cette

écluse une tranchée d'un mille de long, pratiquée sur le flanc d'une colline, se trouve à environ 30 pieds au-dessus du niveau de la rivière Rideau. En cet endroit, dans le lit d'une ancienne rivière, il y a eu des éboulements qui ont donné lieu à des réparations coûteuses.

HOGSBACK.

Cinq milles et demi en amont d'Ottawa le canal artificiel rejoint la rivière Rideau, dont les eaux sont élevées au moyen d'un barrage en terre de 50 pieds de haut. A l'extrémité de ce barrage, il y a une ventellerie de bois avec cinq ouvertures de 20 pieds chacune; entre cette construction et la rive Est, il y a un chenal large d'environ 150 pieds dans lequel passe le surplus de l'eau au niveau ordinaire.

Il y a deux écluses accolées: l'écluse supérieure ne sert toutefois qu'à l'époque ou l'eau dépasse le niveau nécessaire pour la navigation. La maçonnerie du mur Ouest, dans l'écluse inférieure, projette sur toute la longueur du sas. A première vue, cet état de choses semble dangereux, mais il existe depuis plusieurs années et pourra durer encore quelque temps

Les constructions, à cette station importante, demandent de nombreuses améliorations, et déjà elles ont coûté des sommes considérables. Plusieurs éboulements ont eu lieu dans le barrage; le dernier en 1862. Avant peu la longue ventellerie devra être renouvelée; elle tombe presque en ruine, et tous les ans la glace et le bois flotté y causent des dégâts. L'ébranlement continu—effet des masses énormes d'eau qui traversent les pertuis dans les grandes crûes—a causé de nombreuses fuites dans le barrage; heureusement, on avait sous la mains des quantités considérables de pierre et de gravier pour faire les réparations les plus pressantes. Quand il sera nécessaire de reconstruire cette ventellerie, ce qui ne tardera pas, je recommanderais de la remplacer par un barrage plat, et de creuser dans le chenal d'arrière un nouveau chenal profond de 6 à 8 pieds et large de 60 pour y placer la ventellerie, ce qui permettrait de donner passage à la glace et au bois flotté par dessus le barrage plat au moyen d'une estacade.

Il serait actuellement impossible de poser une estacade pour protéger la ventellerie à cause de la profondeur de l'eau et du courant du chenal d'arrière.

En amont des écluses, à environ 1½ mille et à la tête d'une grande baie où la rivière fait un coude, on a construit deux piliers et une estacade qui arrêtent presque tout le bois flotté en temps ordinaire. Ce bois est réuni en moulinette et conduit ainsi au-delà des constructions.

De cette station, le canal suit la rivière Rideau, sur une distance de 4 milles, jusqu'aux

RAPIDES NOIRS.

A cette station il y avait anciennement un déversoir de pierre en courbe, mais il fut fort endommagé par les inondations de 1841. On le répara en le protégeant par un coffrage et tablier, dont l'entretien coûtait tous les ans des sommes considérables; mais en 1862 ces nouvelles constructions furent emportées par l'inondation, et le barrage céda.

Un barrage à pertuis plat, en bois, fut ensuite construit en aval du barrage de pierre, et depuis cette époque tous les inconvénients ont disparu. Il y a deux pertuis de 20 pieds d'ouverture en cet endroit; l'un, en bois, a été construit en 1862, l'autre de pierre fut fait lors du creusement du canal. Ce dernier tombe en ruines. On a dû établir une charpente entre les murs, pour les soutenir et régler le passage de l'eau. A cette station, il y a une écluse. On y a construit dernièrement, en pierre, un nouveau buse supérieur.

L'ILE LONGUE

Se trouve à 5¼ milles en amont des Rapides Noirs. A cette station, il y a trois écluses accolées qui élèvent l'eau de 27 pieds. De la tête de ces écluses part un beau barrage courbe en pierre, long de 350 pieds environ sur 29 de haut et qui soutient la levée; ce barrage traverse la rivière.

A partir des écluses, la rivière se divise en deux chenaux, qu'on appelle bras Est et bras Ouest, et qui forment l'Ile Longue, qui a environ 3 milles de long. Au pied des levées, l'île est reliée au barrage de pierre à la tête des écluses; dans cette levée, il y un barrage de bois, long de 280 pieds, haut de 30 et rempli de pierre. Dans le barrage de bois, on a construit deux vannes larges de 15 pieds chacune.

La principale ventellerie se trouve dans le chenal Ouest un peu plus bas que l'extrémité de l'île, au village de Manotick ; elle est faite comme celle de l'île Longue. Elle à quatre ouvertures de 20 pieds chacune. De chaque côté de cette construction il y a des moulins, en sorte que toute l'eau de la rivière Rideau traverse cette ventellerie. Lorsqu'on reconstruira en cet endroit il sera nécessaire d'ajouter un barrage plat sur lequel pourront passer le bois flotté et la glace.

A diverses époques on a fait des constructions pour protéger cette ventellerie : d'abord des brise-glaces en avant des ventelles ; ensuite un grand quai, avec estacade, à la tête de l'île pour retenir le bois flotté ; un barrage de garde dans le chenal navigable ou Est pour la sûreté des constructions, enfin un tablier en aval des vannes du barrage, à l'extrémité inférieure de l'île.

Anciennement, les déversoirs se trouvaient au pied de l'île, mais ils étaient construits sur le sol même et ont été emportés plusieurs fois. La ventellerie actuelle est sur fondation de roche et se trouve sur un terrain de 20 pieds plus élevé que celui des anciennes constructions.

LE GRAND BIEZ.

Le canal suit, de ce point, la rivière Rideau sur un biez continu de 27 milles. Près du débarcadère de Beckett, on a construit un pont de bois ce printemps ; il a 340 pieds de long, cinq arches de 40 pieds chacune, soutenues par des travées à doubles moises avec entraits, et une arche de 38 pieds sur laquelle il y a un pont tournant ; de plus, il y a un pont de bois ordinaire, long de 240 pieds, sur un autre chenal de la rivière.

RAPIDES DE BURRITT.

Quarante-deux milles en amont d'Ottawa. Les constructions suivantes existent à cette station : une écluse, une tranchée d'environ un mille de long, et un pont tournant en bois avec bonnes culées de pierre sur la rivière, un barrage à pertuis de bois dans lequel il y a une ouverture large de 20 pieds pour poutrelles.

La charpente du pont tournant a été dernièrement renouvelée. Les rats-musqués existent en si grand nombre dans cet endroit que les trous qu'ils font dans les levées ont causé un éboulement en 1861.

NICHOLSON

Se trouve à 3 milles de la station precédente et à 45 milles d'Ottawa : deux écluses séparées, une tranchée dans le roc longue d'un demi-mille, un barrage à pertuis en pierre et de petites vannes pour règler le passage de l'eau et des billots de sciage.

Sur l'écluse supérieure, M. Andrews, propriétaire des moulins de cette station, a fait construire dernièrement, (avec la permission de l'honorable Commissaire des Travaux Publics), un pont tournant.

CLOWES

Se trouve à trois quarts de mille en amont de la station précédente ; une écluse, un beau barrage à pertuis courbe et en pierre, et une vanne de 24 pieds avec culées de pierre.

MERRICKVILLE

Se trouve à 48 milles en amont d'Ottawa. A cet endroit, il y a une chute de 25 pieds dont une grande partie sert aux moulins : trois écluses séparées par des bassins dont les murs sont en pierre de taille ; sur l'écluse supérieure, il y a un pont tournant. Le gardien des écluses réside dans une petite maison, sorte de blockhaus ; en amont des écluses, il y a une tranchée dans le roc, longue d'environ un quart de mille, et de l'entrée de laquelle part, à angle droit, une levée de terre qui se prolonge dans la rivière et sur laquelle on a construit un barrage à pertuis en bois avec vannes à chaque extrémité.

MAITLAND,

A 56 milles d'Ottawa, huit milles en amont de Merrickville : une écluse dont l'élévation est faible et sur laquelle il y a un pont tournant ; la rivière est traversée par une digue basse en bois. Cette digue étant anciennement faite de pieux et de bois en grume, aujourd'hui les

pieux ont été remplacés par des piliers. Il y a de plus une petite vanne et une courte tranchée dans le roc, en amont des écluses.

Cette station est la première où l'eau manque à l'époque des sécheresses. Une portion considérable de l'eau de la rivière va se perdre dans des bas-fonds qui se trouvent à environ un mille et demi à l'Est de l'écluse; cet inconvénient augmente d'année en année. Le bureau de l'artillerie essaya, dans le temps, mais en vain, d'arrêter l'eau.

EDMOND'S

Se trouve à 61 milles d'Ottawa: une écluse et un barrage à pertuis de pierre, lesquels ont cédé dernièrement; on a établi une charpente entre les murs pour retenir les poutrelles et régler l'eau.

OLD SLYS

Se trouve à 1 mille en amont de la station précédente: deux écluses accolées, un barrage de soutènement, en terre, appuyé par un mur courbe en pierre, s'étend de la tête des écluses dans la rivière; toute l'eau traverse des pertuis de bois, à l'extrémité Est du barrage; sur l'écluse supérieure, un pont levis a été construit par feu M. Bates; ce pont est aujourd'hui en fort mauvais état et manœuvre difficilement. Au pied de ces écluses, le chemin de Brockville et Ottawa passe sur un pont élevé bâti sur de solides culées de pierre qui forment l'entrée inférieure des écluses.

SMITH'S FALLS,

A un mille en amont d'Old Slys et 63 milles d'Ottawa. La chute a 34 pieds. A cet endroit, comme à Merrickville, il y a une foule d'ateliers divers, tels que moulins à scie, à bardeaux et à douves; jusqu'à présent, les propriétaires de ces moulins laissent la sciure de bois et les débris tomber dans la rivière, et la navigation entre Old Slys et Smith's Falls en souffre considérablement.

A cette station, il y a trois écluses accolées et une écluse isolée; entre ces constructions, il y a un bassin et une courte tranchée dans le roc. Un barrage plat, en bois, et un pertuis communiquant avec le bassin servent à régler l'eau. Sur l'écluse du milieu, (écluses accolées), il y a un pont tournant.

Toutes ces constructions, ainsi que les barrages et levées, sont faits sur fondation de roche friable dans laquelle il y a de nombreuses fuites, en sorte qu'à l'époque des sécheresses il est impossible de maintenir l'eau du bassin à un niveau navigable. Ce n'est toutefois qu'un léger inconvénient car on peut toujours élever le niveau du bassin au moyen de l'écluse isolée. L'ancien barrage à pertuis était fait de poteaux et de bois en grume, mais il céda en 1859 et fut remplacé par un barrage plat.

Plusieurs particuliers ont demandé à louer le cours d'eau qui naît des fuites, mais on n'a pas cru devoir acquiescer à leurs demandes, parce que d'un moment à l'autre il peut devenir nécessaire d'arrêter cette perte d'eau.

Vis-à-vis la tête de l'écluse isolée, l'eau est maintenue par un des anciens barrages de poteaux et bois en grume; ce barrage devra bientôt être renouvelé.

POONAMALIE,

Ou premier rapide; on y arrive par une petite tranchée dans le roc. Il se trouve à 2 milles en amont de Smith's Falls et forme la décharge du Grand Lac Rideau—réservoir principal durant les sécheresses: une écluse et une tranchée longue de trois quarts de mille, en amont, partie dans la terre, partie dans le roc. La décharge du lac est traversée par un barrage construit primitivement avec des poteaux et de bois en grume, mais refait en pierre et gravier, en avant, pour arrêter les fuites. Une nouvelle ventellerie a été posée dans le barrage pour régler l'eau, et le barrage a été reparé de façon à maintenir l'eau au niveau qu'elle a au printemps, c'est-à-dire à 2½ pieds de plus qu'il n'est nécessaire pour la navigation. Ce détail est très-important pour le service du canal.

Le lac a 19 milles de long et 5 ou 6 milles de large à un endroit. Avec ce barrage, on peut jusqu'à un certain point parer aux inondations du printemps et retenir l'eau dans les sécheresses. Le lac reçoit, à sa partie inférieure, les eaux de la rivière Tay, en aval de Port Elmsley et d'autres petits cours d'eau.

LE DÉTROIT

Sépare le lac Rideau supérieur du lac Rideau inférieur, et se trouve à 84 milles d'Ottawa. Les eaux du lac Rideau supérieur sont élevées d'environ 4 pieds. Un barrage en terre, long de 750 pieds et dont la hauteur moyenne est 6 pieds, traverse le lac d'une rive à l'autre. Dans ce barrage, il y a une vanne de bois pour régler l'eau. L'écluse pénètre directement dans les deux lacs en sorte que les murs en aile ont dû être protégés par des piliers de bois. Ces constructions sont exposées aux tempêtes qui parfois les endommagent; de plus, l'écluse se comble et il est souvent difficile de faire fonctionner les portes.

Durant la saison, l'on a construit un pont tournant sur l'écluse; ce pont abrégera un peu la distance entre Kingston et Perth sitôt que les chemins auront été rendus passables. Il y a, sur l'écluse, une sorte de *blockhaus*, comme à Merrickville.

Le niveau du lac Rideau supérieur forme le sommet d'une nappe d'eau qui se trouve à 402 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de la mer et s'élève de 292½ pieds à partir de l'extrémité inférieure des écluses d'Ottawa, pour redescendre de 165 pieds jusqu'au niveau du lac Ontario. Il reçoit les eaux d'une chaîne de lacs qui commence dans le canton de Bedford et pénètre dans le lac Rideau supérieur au village de Westport.

Les niveaux ci-dessus indiqués ont été pris dans les documents officiels publiés par le bureau d'artillerie et on les trouvera groupés dans le tableau ci-joint, qui indique aussi les distances entre les diverses stations; aussi, les niveaux et le coût des constructions aux divers points.

D'autres calculs réduisent un peu l'éclusage de ce canal, mais ces variantes proviennent sans doute de ce qu'on n'a pas pris les mêmes données pour départ, ce qui est très-probable, car le niveau de la rivière Ottawa varie considérablement.

NEWBORO'.

Une tranchée dans le roc, longue de plus d'un mille, relie les eaux qui courent Nord, vers Ottawa, à celles qui courent Sud vers Kingston. Un grand pont à doubles moises et entraits, dont l'arche a 75 pieds, avec culées de pierre, a été dernièrement reconstruit et traverse la tranchée vis-à-vis la ville de Newboro'. A l'extrémité de la tranchée, il y a une écluse qui descend de 9 pieds 6 pouces dans le lac à la Boue, (*Mud Lake*). Ce lac reçoit les eaux d'un grand nombre d'autres lacs situés principalement dans le canton de Bedford, et dont les plus considérables sont le lac au Canot et le lac au Diable. A peu de distance en aval, on rencontre une autre chaîne de lacs dont le principal est le lac Chevreuil, (*Buck Lake*); cette chaîne de lacs se trouve dans les cantons de Bedford et de Loughborough et décharge ses eaux dans le canal.

Partant du lac à la Boue et traversant les lacs Clair et des Sauvages, on atteint la station de

CHAFFEY.

Il y a une écluse et une vanne, avec culées de pierre. Une courte tranchée pénètre dans le lac Openacon, à la sortie duquel est situé

DAVIS.

Ecluse et barrage en terre, long de 270 pieds sur 16 de haut, avec ventelle en bois. De ce point en traversant le lac au Sable on arrive à Jones' Falls.

Dans plusieurs de ces lacs il y a des groupes d'îles d'un aspect très-varié et qui sont fort admirées par les touristes.

JONES, FALLS, (LES CHUTES À JONES).

Cette importante station se trouve à 98 milles d'Ottawa et 28 milles de Kingston; quatre écluses rachetant une chute de 60 pieds, une isolée, les trois autres accolées; un beau barrage courbe, long de 300 pieds et haut de 60, fait de gros blocs de pierre de taille qui soutiennent une levée de terre. La ventellerie a été ouverte, à la mine, dans une tranchée rocheuse profonde entre les écluses et le barrage. Pour la maçonnerie de ces constructions on s'est servi d'une sorte de grès dont quelques blocs ont cédé. Deux des bajoyers des écluses accolées devront être reconstruits; ils sont en fort mauvais état. Les

murs en aile de l'écluse du bassin supérieur, lesquels s'étendent à 75 pieds de chaque côté, à angle droit, projettent depuis plusieurs années et, durant la dernière saison, une partie est tombée dans le bassin. On n'aurait pu reconstruire les murs qu'à des frais considérables et en interrompant la navigation ; on s'est donc contenté de construire en avant du mur, au-dessous du niveau de l'eau, une levée de pierre qui devra parer à tous les accidents. L'arc à l'envers que forme le radier de ces écluses empêche les grandes barges à fond plat de passer avec de lourdes charges, comme cela est possible dans d'autres parties du canal, mais il ne serait pas prudent d'augmenter la charge d'eau sur les portes et les buscs, dans les écluses accolées, car la poussée de l'eau serait trop grande lorsque le biez d'aval serait vidé, ce qui est arrivé assez souvent.

BARRAGE AU POISSON BLANC.

Les eaux de ces lacs se rendaient autrefois dans la rivière Gananoqui en suivant le ruisseau du Poisson Blanc, qui se trouve à trois milles en aval de Jones' Falls. Un barrage, avec glissoire pour bois de sciage et ventelle pour règler l'eau, a été construit en cet endroit et donne passage au surplus de l'eau ; l'eau qui traverse ce passage ne revient plus dans le canal. Le bureau d'artillerie considérait ce barrage comme si important qu'il y avait posté un gardien spécial; cette construction est vieille, détériorée et présente des fuites.

En 1812, deux frères, du nom de Haskins, construisirent un barrage, en vue d'établir un moulin dans cet endroit, mais ils constatèrent que l'eau ne dépassait jamais une certaine hauteur. L'un des frères explora les divers cours d'eau du voisinage et trouva que l'eau se jetait dans la Cataraqui, par un étroit passage, en amont des moulins de Brewer (en haut) ; il construisit un barrage à un endroit connu depuis sous le nom de la " Queue Ronde."

MOULINS DE BREWER (EN HAUT).

De Jones' Falls aux moulins de Brewer, distance de 11 milles, les eaux ont été élevées par barrage du ruisseau du Poisson Blanc et des moulins de Brewer, au-dessus d'une savane appelée anciennement Marais de Cranberry et maintenant lac de Cranberry ; l'élévation est suffisante pour réunir les eaux de la Gananoqui et de la Cataraqui. Cette station se trouve sur la rivière Cataraqui : deux écluses accolées, pont tournant et pertuis en pierre de taille, large de 15 pieds. Le plancher de ces écluses est de bois, principalement de pruche.

MOULINS DE BREWER (EN BAS).

Ils se trouvent 1¾ mille en aval de la station précédente : une écluse, vanne de bois et barrage de terre.

Cette écluse est en mauvais état et les fondations, partie de terre et partie de roche, ne sont pas solides. Sur la portion " terreuse " qui comprend presque toute la superficie du sas on a posé un grillage de grosses traversines pour une hauteur d'au moins 3 pieds ; on a recouvert cette construction d'un revêtement de planches communes de pruche épaisse, de 4 pouces. Sur cette plateforme, on avait bâti l'avant des murs dont l'arrière reposait sur la terre ; mais l'eau filtrait sous les murs et y minait une fosse très-grande si bien que le mur Est tassa en 1861. Le mur fut alors reconstruit sur fondation de béton ; on a cru, à l'époque, que le mur Ouest était encore solide et pourrait durer quelque temps ; c'est pourquoi on ne l'a pas abattu, mais il branle et peut tomber d'un moment à l'autre. Plusieurs files de palplanches ont été enfoncées en travers de l'écluse et le long de la façade des murs, soit jusqu'au roc, soit à 8 ou 10 pieds dans la terre ; en un mot, on a pris toutes les précautions pour conserver ce qui reste des constructions. Entre les racinaux de fondation qui étaient tous isolés ou réunis seulement par un remplissage d'écorce et de billots, on a rempli les espaces avec un bon corroi, et un plancher double, en pin de 3 à 2 pouces, aussi étanche que possible, a été posé.

Sur une distance de 2 milles en aval de cette écluse, la rivière Cataraqui présentait des sinuosités et on a du redresser son cours au moyen d'une tranchée. Cette tranchée est obstruée par des morceaux de bois de corde et de bois flotté et la navigation y est difficile à l'époque des eaux basses.

De ce point jusqu'aux moulins de Kingston, on a élevé l'eau au moyen de levées longues de près d'un mille, de chaque côté des écluses ; une partie considérable des terres avoisinantes a été inondée. Tous les ans il faut de 300 à 500 verges de pierre pour revêtir et protéger les levées. Les conséquences d'une rupture à cet endroit seraient désastreuses ; outre que la navigation serait suspendue, le chemin de fer Grand Tronc et la voie empierrée seraient coupés et une grande partie des terres et constructions avoisinantes souffrirait des dommages considérables.

MOULINS DE KINGSTON,

Autre station importante à cinq milles et demi de Kingston et 121 milles d'Ottawa ; après la première révolution Américaine, le gouvernement Impérial retint en cet endroit 1,000 acres de terres destinés à fournir des emplacements de moulins. Le gouvernement Impérial construisit même un moulin à farine et je crois même un moulin à scie pour les *Loyalistes*. Il y a trois écluses à cet endroit; l'écluse supérieure est isolée, les trois autres accolées et réunies par un bassin ; sur l'écluse supérieure il y a un pont tournant, et sur les écluses accolées le chemin de fer Grand Tronc passe sur un pont élevé. La chute a 45 pieds en cet endroit.

Une partie du barrage, près des écluses, dans le lit de l'ancien cours-d'eau, soutenu par un mur de pierre en courbe et qui semblait devoir tomber il y a quelques années, a été protégé par un massif de pierre qu'on y a adossé. Il y a une vanne, large de 15 pieds, avec culées de pierre pour règler l'alimentation de l'eau et faire passer le bois en grume.

Sur l'ancien cours d'eau et dans l'alignement du chemin empierré de Kingston et Philippeville, il y a un pont de bois, long de 250 pieds, lequel a été construit et entretenu par le gouvernement et devrait être cédé à la compagnie du Grand Tronc à charge d'entretien.

Des moulins à la ville de Kingston, distance de 5½ milles, le chenal est fort limoneux et traverse un grand marais. On s'occupe des moyens à prendre pour améliorer ce passage.

DESCRIPTION GÉNÉRALE DES ÉCLUSES.

Elles sont en pierre de taille, longues chacune de 134 pieds, de buse à buse, et larges de 33 pieds. Telles sont les dimensions de toutes les écluses sur ce canal. Mais de cette longueur il faut déduire l'épaisseur et le manœuvrage des portes, soit 12 pieds, plus, pour le mur de chute, onze pieds, en sorte que, pour pouvoir naviguer librement, les navires ne devront pas avoir plus de 110 pieds de long, et en tenant compte de certaines projections des murs, ne devront pas dépasser 31½ pieds de large et ne pas tirer plus de 4½ pieds d'eau, vu que la hauteur de l'eau sur les buses est de 5 pieds.

Les murs des écluses sont en libages taillés à assises d'un pied à 2 pieds 6 pouces d'épaisseur, avec joints verticaux posés à ciment ; le fond de l'écluse est généralement en maçonnerie de pierre de taille formant un arc à l'envers ; le mur de chute s'élève jusqu'au niveau du buse supérieur ; l'eau pénètre dans l'écluse par un aqueduc ou pertuis de 4 × 3 pieds, de chaque côté. Les vannes fonctionnent au moyen de cabestans volants et de chaînes ; l'eau sort des écluses par des vannes pratiquées dans les portes inférieures. La description s'applique à toutes les écluses, sauf de légères modifications mentionnées en parlant des différentes stations.

Les buses inférieurs de toutes les écluses isolées et de toutes les écluses accolées sont faits en bois de chêne.

Les maisons des éclusiers ont généralement 27 pieds carrés ; ce sont des rez-de-chaussée en maçonnerie brute, avec toits en croupe recouverts de fer-blanc.

Les vannes des pertuis, (que celles-ci soient de pierre ou de bois) sont formées de poutrelles manœuvrant au moyen de cabestans volants posés sur des passerelles. A l'extrémité et du côté supérieur de chaque poutrelle, il y a une martaise avec cheville de fer qui prend à un crochet fixé à l'extrémité d'une perche avec laquelle on tire aussi les poutrelles.

ALIMENTATION D'EAU.

Cette importante question a préoccupé toutes les personnes intéressées au maintien de la navigation du canal. On croit que l'eau s'échappe au printemps avec plus de rapidité qu'anciennement et endommage ainsi les constructions pour ne laisser qu'une alimentation insuffisante à l'époque des sécheresses. A cet égard, il faut aussi prendre en considération les moulins et pouvoirs d'eau qui ont été vendus ou loués sur la ligne du canal. Presque tous les propriétaires de ces moulins ont fait des améliorations à leurs établissements et par suite, ont besoin d'une plus grande quantité d'eau. Plusieurs la tirent directement du canal sans qu'on ait jamais pu les obliger à se conformer aux règlements. Toute intervention des employés au canal est considérée comme un acte oppressif. A certaines époques l'eau est abondante aux moulins et à d'autres époques elle est insuffisante : il serait injuste, il est vrai, d'arrêter tout-à-fait le fonctionnement des moulins. On me dit que le bureau de l'artillerie avait cessé de louer des pouvoirs d'eau peu de temps avant de transférer le canal au gouvernement de la province.

Sur les tributaires du canal, des deux côtés du biez culminant, principalement dans les cantons de Bedford, Hinchinbrook, Loughboro' et Storrington, il y a un grand nombre de lacs dont quelques-uns ont des dimensions considérables et offrent presque tous des bords escarpés et des décharges très-étroites, où l'on pourrait facilement établir des barrages et retenir ainsi presque toute l'eau du printemps pour le service d'été ; la seule chose à craindre est que les particuliers demanderaient probablement des indemnités excessives, et pourtant je me suis assuré moi-même que les dégâts qui résulteraient de la construction de ces digues seraient réellement minimes.

Le gouvernement a fait construire un barrage à la sortie du lac à l'Aigle ; ce barrage a environ 120 pieds de long, 12 pieds de large au sommet, il est incliné contre le courant et peut élever l'eau de 10 pieds. On a pratiqué dans le barrage deux ouvertures de 8 pieds ; l'une pour règler l'eau et l'autre pour laisser passer le bois pour les moulins. Au lac au Corbeau, (Crow Lake,) on a réparé un vieux barrage ; on pourrait sans aucun inconvénient élever de 25 pieds les eaux de ce lac, mais sa superficie est trop petite, ne représentant qu'environ trois milles carrés.

Il y a, à la sortie du lac Bob, un barrage particulier qui retient au printemps une grande quantité d'eau lorsque les moulins de Tay en ont besoin. M. Fredenburg a, sur ce lac, des barrages qui fournissent au lac Rideau supérieur l'eau nécessaire à ses moulins de Westport. Les MM. Chaffey ont des barrages aux décharges d'une foule de lacs qui alimentent leurs moulins à Bedford et Mississagua.

Les intérêts des propriétaires de moulins sont les mêmes que ceux de l'administration du canal et ils ont tort de prodiguer tout leur approvisionnement d'eau au commencement de la saison pour se trouver à sec vers la fin. Les MM. Chaffey consentiraient à établir les barrages nécessaires dans leur section si le gouvernement voulait les indemniser raisonnablement.

Le problême de l'alimentation d'eau se résume en trois points : étancher les barrages du canal pour éviter les pertes, obliger les propriétaires de moulins à n'employer que juste la quantité d'eau nécessaire ; en troisième lieu, construire des barrages aux lacs sus-mentionnés. Avec ces améliorations on n'aura plus à craindre de manquer d'eau, sauf dans les cas de sécheresse extraordinaire.

J'ai l'honneur, etc.,

JAMES D. SLATER,
Contrôleur.

CANAL RIDEAU.

NOTES PRISES AUX ARCHIVES DU BUREAU DE L'ARTILLERIE.

Travaux commencés le 21 septembre 1826.—Un vapeur, pour la première fois, sur le Canal, le 29 mai 1832.—Le Canal est achevé au mois d'août 1832.

No.	STATION.	Distances de Kingston.	Ecluses. No.	Ecluses. Elévation. Pieds.	Ecluses. Elévation. Pouces.	Niveau de l'eau, au pied de l'écluse,--au-dessus du niveau de la mer. Pieds.	Niveau de l'eau, au pied de l'écluse,--au-dessus du niveau de la mer. Pouces.	Barrages. No.	Barrages. Longueur.	Barrages. Hauteur.	Longueur des excavations en milles.	Coût de la construction, en argent sterling. £	s.	d.	ENTREPRENEURS.
1	Bytown (Ottawa)	126¼	8	82	0	192	0	3	3,266	70	4	70,448	0	4¾	McKay et Redpath.
2	Hartwell	122	2	22	0	214	0	.....	.....	.....		63,612	7	8½	do
3	Hogsback	120¾	2	13	6	227	6	1	320	60		35,472	1	8	do
4	Rapides Noirs	116¾	1	10	0	237	6	1	300	12	⅛	14,170	11	11	Phillips et White.
5	Ile Longue	111½	3	27	0	264	6	3	850	68	⅛	44,292	5	8¾	do
6	Burritt	85½	1	10	6	275	0	1	240	14	1½	14,004	19	1¼	Wright et Fils.
7	Nicholson	82½	2	15	2	290	2	1	500	9	½	16,414	16	0	Stephens.
8	Clowe	81¾	1	10	6	300	8	1	481	16	1-20	12,016	10	3	do
9	Merrick	79½	3	25	0	325	8	1	150	6	½	22,362	5	7¼	do
10	Maitland	71¼	1	4	9	330	5	1	270	8	⅛	12,391	11	7¼	Crawford.
11	Edmonds	66¾	1	10	10	341	3	1	343	8	1-16	11,263	8	5¼	Richardson.
12	Old Sly's	65¾	2	15	6	356	9	1	250	20	¼	20,409	0	11½	do
13	Chute de Smith	64¾	4	33	9	390	6	2	600	24	⅛	28,856	19	0¾	do
14	Premier Rapide	62¼	1	7	9	398	3	1	260	5	1¼	26,633	9	2¼	Wiley.
15	Narrows	43	1	4	0	402	3	1	600	9	1-16	7,563	7	10½	Richardson.
16	Isthmes	38¾	1	4	0	402	3	.....	.....	.....	1¼	31,578	18	11	T. H. Haggart.
17	Chaffey	34¼	1	12	6	398	3	.....	.....	.....	⅛	12,880	14	7¾	do
18	Davis	32	1	9	0	385	9	1	300	15	1-13	8,834	5	6½	Drummond.
19	Jones	29	4	60	0	376	9	1	300	60	¼	80,357	14	11¾	McKay et Redpath.

20	Moulin supérieur de Brewer	18	2	19	0	316	9	1	200	20	1¾	20,821	12	3¾	Drummond.
21	Do inférieur do	16¼	1	14	2	297	9	1	200	12	4¼	10,843	15	3¼	do
22	Moulins de Kingston	6	4	46	8	283	7	1	9,240	14	¼	60,292	29	3¼	do
23	Kingston	0	.....	.....		236	11	....	.....	.....	.....	.....			
		.....	47	.....		.....		24	15,472	.....	16½	£625,545	6	5	

Longueur des écluses, 134 pieds. Largeur des écluses, 33 pieds. Profondeur de l'eau dans le canal, 5 pieds. Largeur de l'excavation, 75 pieds.

Etablissement, (*Establishment*)*	£110,279	19	8
Portes	23,141	6	10¾
Terrains	44,807	12	6¼
Contrats	625,545	6	5
Sterling	£803,774	5	6

Elévation totale de Bytown au lac Rideau supérieur, 292 pieds 3 pouces.
Chute totale du lac Rideau supérieur à Kingston, 165 pieds 4 pouces.
Rivière Ottawa, 126 pieds 11 pouces au-dessous du niveau du lac Ontario.
do 110 pieds au-dessus du niveau de la mer.

TOTAL DES FRAIS DE CONSTRUCTION, ETC.

	Sterling.			
Prix des terrains	£ 44,807	12	6¼	
Solde des travaux faits à contrat	625,545	6	5	
Prix des portes d'écluse	23,141	6	10¾	
Etablissement	110,279	19	8	
Total—coût du canal	£803,774	5	6	sterling.
	$3,911,701	47		cours provincial.

FRAIS D'ADMINISTRATION ET D'ENTRETIEN.

	Sterling.				Cours provincial.	
Etablissement (par année)	£ 1,100	0	0—	$	5,353	32
Salaires des gardiens et éclusiers	3,300	0	0—		16,060	00
Réparations pendant 7 ans, 1832-1838	52,011	0	0—		253,120	20
Péages reçus	29,923	0	0—		145,625	27

* Note du Traducteur.—Le mot *Establishment* n'a pas de meilleur équivalent en français qu'*Etablissement* qui, appliqué aux chemins de fer, canaux, etc., veut dire à la fois :—*Exploration, Tracé, Nivellement, Travaux des ingénieurs, d'année en année, etc.* (Voir les Manuels des chemins de fer et autres ouvrages français.)

APPENDICE No. 8.

RELEVÉS GÉNÉRAUX indiquant les principales Constructions et la force totale des Pouvoirs d'Eau concédés ou affermés sur les Canaux du Canada.

ROUTE DU ST. LAURENT.

NOM DU CANAL.	Ecluses.	Résidences des gardiens, contrôleurs, et percepteurs.		Remises.	Ponts tournants.	Déversoirs de pierre ou bois.		Pouvoirs d'eau concédés ou affermés.	Longueur en Pieds. Piles ou Quais. Entrée supérieure.		Entrée inférieure.		Tunnels. Sous le canal. De pierre ou bois.	Aqued. en siph'n	Ponts sur déversoirs.
		Pierre ou brique.	Bois.	Pierre, brique ou bois.	Bois.	D'alimentation.	De décharge.		Côté N.	Côté S.	Côté N.	Côté S.	Pour voitures.	Pour drainage.	
Welland—															
Corps du canal...	...	4 Br. 20 P.	8	1 B.	21 B.	2 P.	1 B. 28 P.	$1220 par année, et 51 moulanges, 28 scies	Est. 1335	Ouest. 2364	Est. 2256	Ouest. 141 P. 2746 Br.	.....	2 B. S. 2 S.	60
Canal d'alimentat.	...	.....	.....	.....	4 B.	.....	2 P.	13 " 19 " ..	.....	.....	.....	.....	.....	8 B. 1 S. B.	...
Bras de Broad C'k	...	.....	1	.....	1 B.	.....	.....	2 "	1400	1500	.....	.....	.....	1 B.	5
Williamsburgh—									Nord.	Sud.	Nord.	Sud.			
Galops.....	...	3 P.	1	.....	1 B.	1 P.	.....	12 "	450 Pil. Q.	650	240 Q.	200 Q.	.....	.....	2
Jonction	...	.....	.....	1 B.	.....	.....	1 P.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Pte. des Iroquois	...	2 P.	.....	1 B.	1 B.	2 P. 1 B.	.....	12 "	.....	.....	350 Q.	50 Pil.	.....	.....	1
Rapides Plats.....	2	4 P.	.....	1 B.	1 B.	1 P.	.....	8 "	450 Pil. Q.	275 P.	400 P.	50 Pil.	.....	.....	1
Pointe à Farran...	1	2 P.	.....	.....	.....	1 P.	.....	8 "	450 Q.	300 P.	740 P. Q.	175 Pil.	.....	.....	1
Cornwall.....	7	12 Br.	1	1 B.	1 B.	6 P. 4 P.	.....	47 "	1450 Pil.	.....	550 P. 317 Wf.	.....	4	3	5
Beauharnois.....	9	25 P.	.....	1 B.	9 B.	10 P.	2 P.	28 "	.....	470 Pil. B.	450 W. P.	450 Pil. B.	.....	10 S.	26
Lachine	5	5 P.	.....	.....	1 Fer. 6 B.	2 P. 1 B.	4 P.	60 moulanges et excédant d'eau à 2 écluses.....	600 Pil. 450 Q.	5860 Pi. P	4250 B.	850 B.	.....	3 B. S.	23
Total.....	...	77	11	6	46	31	38	241 moulanges et excédant d'eau pour machines, scies, etc.....	6585	11419	9553	4662	4	30	125

ROUTE D'OTTAWA ET RIDEAU.

Ste. Anne	1	1 Br.	1	.....	.....	.....	.....	.....	150 P.	896 P.	890 P.	67 P.	.....	.....	1
Carillon	3	3 P.	1	1 B.	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	1
Chute à Blondeau	1	1 P.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grenville	7	4 P.	1	1 B,	2	.....	5 P.	.....	.....	60	.....	.....	4	.....	4
Rideau	47	29 P.	12	2 P. 16 B.	8 1 p. lev 2 fixes	Non classé	8 P. 16 B.	8 moulanges et pouvoir d'eau additionnel affermé, $690	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13
Total	...	38	15	20	13	1	24	8 moulanges et pouvoir d'eau additionnel affermé $690	150	956	890	67	7	.....	19

ROUTE DU RICHELIEU.

St. Ours	1	1 Br.	.....	1 B.	.....	.....	.....	Pas moins de 2 moulanges...	.....	272 P.	.....	420 P.	.....	.....	.....
Chambly	9	2 Br.	6	1 B.	8	.....	3 B.	Aucun.	1241 Q.	.....	317 Q.	.....	.....	3 B.	6
Total	...	3	6	2	8	.....	3	.....	1241	272	317	420	.....	3	6

Les relevés Nos. 1, 2, 3, ont été extraits des rapports des personnes suivantes préposées au contrôle des travaux ;—

Du No. 84,583, par J. G. Sippell, 25 février 1867, Sub. 1090, en réponse à No. 4,640.
do 84,480, par D. A. McDonald, 18 do do 61,466.
do 84,478, par Isaac Rose, 18 do do 61,466.
do 84,530, par S. D. Woodruff, 16 do do do

Les abrévations Br. P. et B. désignent les ouvrages de Brique, Pierre ou Bois ; les lettres P. et Q. désignent les Piles et Quais.

APPENDICE No. 9.

(No. 243).

RAPPORT DE S. D. WOODRUFF, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES OUVRAGES CONSTRUITS AU HAVRE DE PORT DOVER.

BUREAU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 18 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que vous m'avez transmises par votre lettre No. 62,923, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur le hâvre de Port Dover. Ce hâvre est situé à l'embouchure du ruisseau de Patterson, canton de Woodhouse, Baie de Long Pointe, lac Erié. Les constructions qu'on y remarque sont deux longues piles qui s'étendent dans la Baie. Ces piles sont distantes de 75 pieds et séparées par un chenal dragué à une profondeur de 10 pieds aux eaux basses.

La pile Ouest a 990 pieds de long. Sur 800 pieds elle est recouverte d'un tablier de bois posé sur caissons et large de 15 pieds. Les 460 pieds extérieurs ont été construits il y a plusieurs années et devront être refaits et exhaussés au-dessus du niveau d'eau. Sur 340 pieds, à l'intérieur du hâvre, le tablier a été refait et est en bon état. Les 190 autres pieds de la partie intérieure se compose de piles actuellement en fort mauvais état et le ressac produit des attérissements considérables dans le hâvre.

La pile Est a 1,050 pieds de long sur 15 pieds de large : coffrage, tablier de bois comme à l'extérieur de la pile Ouest, moins le planchéiage.

Les 600 pieds extérieurs sont en fort mauvais état ; il faudra bientôt les reconstruire et les exhausser jusqu'au-dessus du niveau d'eau ; il faudra aussi combler le remplissage de pierre.

Le reste de cette pile est en bon état.

J'ai l'honneur, etc.,

S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

APPENDICE No. 10.

COMPRENANT IV SECTIONS.

TABLEAU DES PHARES DU CANADA.

ndiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION I.—LISTE des Phares, entre le Détroit de Belle-Ile et Québec, et entre Québec de la Maison de la

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67	Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.	Feux fixes, à éclats, ou tournants.
		LABRADOR.		° ′ ″	° ′ ″		
1	1	Belle-Ile (Détroit de Belle-Ile.)	Extrémité S. de l'Ile.....	51 53 00	55 22 15	Phare de 1re classe. Dioptrique.	Fixe.....
2	2	Pointe Amour.....	Côté S.-E. de la Baie Forteau..	51 27 35	56 50 53	Phare de 2e classe. Catadioptrique	do
		GOLFE ET FLEUVE ST. LAURENT. (*Entre le Détroit de Belle-Ile et Québec*). CANADA EST.					
3	22	Ile St. Paul	Sur un rocher à 26 pieds de l'Ile	47 13 50	60 8 20	....	do
4	23		Sur la pointe S.-O.....	47 11 20	60 9 36	.....	Tourn'nt chaque minute.
5	25	Cap des Rosiers.....	Sur le Cap.....	48 51 37	64 12 00	Phare de 1re classe. Catadioptrique.	Fixe.....
6	26	Ile d'Anticosti.	Pointe aux Bruyères	49 5 20	61 41 48	17 lampes et réflecteurs.	do ...
7	27		Pointe S.-O.....	49 23 45	63 35 46	21 lampes et réflecteurs.	Tourn'nt chaq. m.
8	28		Extrémité O.....	49 52 30	64 32 00	Phare de 2e classe. Catadioptrique.	Fixe.....
9	29	Pointe des Monts ...	Environ 1¼ mille N.-E. de la Pointe	49 19 35	67 21 55	17 lampes et réflecteurs. Feu rouge.	do ...
10	30	Pointe-aux-Pères, Rimouski.	Sur la Pointe.....	48 31 25	68 27 18	6 lampes et réflecteurs.	do ...
11	31	Ile Bicquette	Presqu'au centre.....	48 25 18	68 53 20	21 lampes et réflecteurs.	Tourn'nt toutes les 2 min.
12	32	Ile Rouge.....	Au centre	48 4 20	69 32 56	24 lampes et réflecteurs. Feu rouge.	Fixe.....
13	33	Ile Verte	Sur la pointe N.....	48 3 17	69 25 3	13 lampes et réflecteurs.	do ...
14	34	Pot à l'Eau-de-vie...	A 42 brasses de l'extrémité S.-E. de l'Islet.....	47 52 30	69 40 35	Phare de 4e classe. Lenticulaire.	do ...
15	35	Longs Pélérins.....	20 brasses O. du centre de l'île et 54 brasses du bord de l'eau.	47 43 15	69 45 00	do	do ...

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des
Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

et Platon, construits par le Département des Travaux Publics et mis sous le contrôle
Trinité de Québec.

Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
28	Tour circulaire, lambrissée et peinte en blanc.	470	62	Huile de charbon.	Du premier avril au 15 décembre.	1858	Visible de tous les points de l'horizon. On tire le canon toutes les heures lorsqu'il y a brouillard ou chute de neige. Dépôt de prov. pour les naufragés. Variation en 1867, 39 deg. O.
18	do	155	109	do ..	do	1858	On tire le canon toutes les heures lorsqu'il y a brouillard ou chute abondante de neige.
20	Octogone, bois, blanche.	140	40	.....	.....	1839	Lumière obscurcie entre N.-E. ¼ E. et E.N.-E.
20	do	140	40	.....	.....	1831	On sonne une cloche lorsqu'il y a brouillard, et l'on tire le canon toutes les quatre heures en commençant à 4 a.m. Visible sur tout l'horizon, excepté entre S.S.-E. et O.
16	Tour circulaire de pierre, avec revêtement de brique.	136	12	Huile de charbon.	do	1858	Variation en 1867, 25 deg. 52 min. O. On tire le canon toutes les heures lorsqu'il y a brouillard ou chute abondante de neige.
15	Conique, de pierre grise.	110	90	do ..	do	1835	Le phare est toujours ouvert du côté S. ou Pointe au Cormoran. Visible du N.N.-O au N.-E. par le N. Dépôt de provisions pour les naufragés.
15	do	100	75	do ..	do	1831	Visible des relèvements du N.N.-O., par le S., jusqu'au S.-E. par l'E.
15	Tour circulaire de pierre, avec revêtement de brique.	112	109	do ..	do	1858	On tire le canon toutes les heures lorsqu'il y a brouil. ou chute abond. de neige. Dép. de prov. pour les nauf.
15	do	100	75	do ..	do	1830	Dépôt de provisions pour les naufragés. Variation en 1867.
10	Octogone, blanche	43	.....	do ..	Du 10 avril au 10 décembre,	1859	Visible des relèvements de l'O. à S. ¼ S. et par le S. jusqu'a l'E. ½ N. Station de pilotes.
17	do	112	65	do ..	do	1844	On tire le canon toutes les demi-heur. lorsqu'il y a brouillard ou chute abond. de neige, du 10 av. au 15 déc.
12	Rouge.	75	51	do ..	do	1848	Feu rouge.
13	De pierre, carrée, blanche.	60	40	do ..	do	1809	On tire le canon toutes les ½ h., lorsqu'il y a brume et tempête de neige.
10	Circulaire, de brique, brun foncé.	78	39	.....	do	1862	
12	do	180	39	.....	do	1862	

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION I.—LISTE des phares, entre le Détroit de Belle-Ile et Québec, et entre Québec de la Maison de la

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jun. '67	Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.	Feux fixes, à éclats, ou tournants.
		GOLFE ET FLEUVE ST. LAURENT. — CANADA EST— *Suite.*		° ′ ″	° ′ ″		
16	36	Bassin de Gaspé.....	Quai de la pointe O'Hara.....	48 49 53	64 31 41	.....	Fixe .....
17	37	Traverse S., phare flottant.	Partie N.-E. des batt. de St. Roch	47 22 10	70 14 56	16 lampes et 2 réflecteurs.	do ...
18	38	Pilier de pierre.....	50 brasses de la pointe S. de l'Islet	47 12 25	70 21 36	15 lampes et réflecteurs.	Tourn'nt toutes les 1½ minutes.
		FLEUVE ST. LAURENT.					
19	39	Grande Ile de Kamouraska.	120 brasses de l'extrémité N.-E. de l'île et 80 brasses du bord de l'eau.	.....	.....	Catoptriq. 7 lampes et réflecteurs.	Fixe .....
20	40	Ile aux Grues	Direction E. ¼ S. du phare rouge S. de la pointe de l'île 143 brasses.	.....	.....	Catoptriq. 5 lampes et réflecteurs.	do ...
21	41	Bellechasse.....	Extrémité E. de l'île.....	.....	.....	do	do ...
—	.....	Pointe St. Laurent..	.....	.....	.....	.....	.....
22	42	St. Antoine.....	Côté Sud.....	46 39 43	71 36 10	Catoptriq. 2 lampes et réflecteurs.	do ...
23	43	Ste. Croix.....	Côté S., près la marque des hautes mers et ¼ mille au N. de l'église.	46 37 45	71 44 10	do	do ...
24	44	Portneuf.....	Côté N. ¾ mille du fleuve.	46 41 48	71 52 10	do	do ...

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.—*Suite.*

et Platon, construits par le Département des Travaux Publics et mis sous le contrôle Trinité de Québec.—*Suite.*

Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	Lanterne rouge allumée seulement lorsque les paquebots sont attendus. Variation en 1867, 26 deg. O.
9	Deux mâts	.....	.....	Huile de mars. et de veau-marin.	Du coucher au lev. du soleil dep. l'ouv. jusqu'à la clôt. de la nav.	1830 modifié.	On frappe le gong toutes les cinq minutes lorsqu'il y a brouillard.
13	De pierre, conique blanche.....	68	38	Huile de charbon.	do	1860 1843	
.....	De bois, carrée....	166	39	do ..	.....	.....	
.....	De bois, octogone.	44	37	do ..	.....	.....	
.....	De bois, carrée ...	70	30	do ..	.....	.....	Non achevé.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
10	De bois, blanche..	96	.....	do ..	Toute la nuit.	1858	Petite lanterne qui sert à guider les navires dans le chenal, sur une certaine distance, en descendant ou remontant le fleuve.
6	do ...	30	20	do ..	do	1842	Ces phares servent ensemble à guider les navires dans le chenal Richelieu jusqu'au phare de l'île Richelieu.
5	De pierre, blanche	200	.....	do ..	do	1842	

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION II.—Liste des Phares, entre Québec et Montréal, non compris ceux entre

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67	Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.	Feux fixes, à éclats, ou tournants.
		FLEUVE St. LAURENT. — Canada Est— *Suite.*		° ′ ″	° ′ ″		
1	45	Pointe Platon	Côté S., 1½ mille en aval de l'île Richelieu.	46 39 13	71 53 3	2 lampes, 4 réflecteurs.	Fixe .....
2	46	Richelieu	Au centre de l'île	46 38 24	71 54 51	2 do do	do ...
3	47	Pointe Langlais	Côté S., ½ mille en aval de la rivière du Grand Chêne.	46 35 05	71 59 35	2 do do	do ...
4	48	Cap Charles.....	Sur le cap.....	46 33 39	72 4 15	2 do do	do ...
5	49	Grondines	Côté Nord	46 35 49	72 4 12	2 do do	do ..
6	50	St. Pierre les Becquets.	Côté S., au sommet de la pointe St. Pierre.	46 30 28	72 12 30	2 do do	do ...
7	51	Batiscan	Côté N., 1¼ mille en aval de l'église de Batiscan.	46 30 16	72 14 52	2 do do	do ...
8	52	Champlain	Côté N., près de l'église Champlain.	46 26 34	72 20 32	2 do do	do ...
9	54	Cap de la Madeleine, phares inférieurs.	Côté N., 3 milles en aval du cap	46 23 46	72 27 18	2 do do	do ...
10	55	Cap de la Madeleine, phares supérieurs.	Côté N., 2 milles en aval du cap	46 23 16	72 28 38	2 do do	do ...
...	.....	Pointe St. Grégoire.	Pointe St. Grégoire, transporté au port St. François.	.....	.....	.....	.....
11	56	Port St. François, 2 phares à présent.	Côté Sud	46 16 20	72 37 15	1 lampe et réflecteurs.	Fixe .....
12	57	Pointe du Lac	Côté Nord	46 16 50	72 40 22	1 do do	do ...

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

Québec et la Pointe Platon, construits et administrés par la Maison de la Trinité de Montréal.

Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
12	De bois, carrée, blanche.	152 130	24 7	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1816	Ces phares dirigent les navires dans le chenal Richelieu. Variation en 1867, 14½ deg. O.
6	do ...	27	20	do ..	do	1816	Ce phare et ceux qui se trouvent sur la Pointe Platon sont à peu près dans la même direction, savoir: O. 73 deg. E.
5	do ...	35	8	do ..	do	1844	Indique la batture des Grondines, aide à éviter les battures Cordin et sert d'amarque dans le chenal Richelieu.
4	do ...	110	20	do ..	do	1856	Guide les navires qui vont au Cap à la Roche et au Cap Charles, ou qui partent de ces deux points, et sert d'amarque dans le chenal Richelieu
5	do ...	50	30	do ..	do	1857	Guide les navires entre le Cap à la Roche et Levrard.
5	do ...	85	12	do ..	do	1844	Indique le reun le plus large à partir du Cap à la Roche.
3	do ...	39 20	31 11	do ..	do	1844	Guide les navires dans le chenal Levrard, aide à éviter la batture Ste. Anne au S. et Pouillon au N.
4	do ...	30	10	do ..	do	1844	Variation en 1867, 13¾ deg. O., sert d'amarque pour la partie inférieure de la Baie de Champlain.
4	do ...	53 33	13 10	do ..	do	1843	Pour doubler la batture Bigot. Variation en 1867, 13 deg. 34 min. O.
6	do ...	50 35	30 10	do ..	do	1843	Ce sont de petits fanaux, de 4 pieds carrés seulement. On les enlève à l'automne pour les replacer au printemps; on évite ainsi le choc des glaces.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
3	De bois, carrée, blanche.	31 12	21 4	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1839	Ce phare combiné avec le phare flottant E., sert à guider les navires dans le chenal dragué.
12	do ...	71	24	do ..	do	1843	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION II.—Liste des Phares, entre Québec et Montréal, non compris ceux entre Montréal.—

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67	Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.	Feux fixes, à éclats, ou tournants.
		FLEUVE St. LAURENT. — Canada Est.— *Suite.*		° ′ ″	° ′ ″		
13	58	Lac St. Pierre. Phare flottant E	Dans le lac	46 15 56	72 42 18	3 becs de lampes, dans chaque phare, mais pas de réflecteurs.	Fixe
14	59	do Centre	S.S.E., 2¼ milles de la Rivière du Loup.	46 11 39	72 53 20		do
15	60	do O.	Côté N. du chenal N.-E. par N. à 3 milles de l'Ile Plate.	46 09 39	72 56 50		do
16	61	Ile aux Raisins	Sur l'île	46 06 14	72 57 50	2 lampes et réflecteurs.	do
17	62	do	Partie S. de l'île	.....	.....	.....	.....
18	63	Ile à la Pierre	Partie E. de l'île	46 05 54	72 59 40	1 lampe et réflecteur.	Fixe
19	.....	Sorel	Sur le quai	.....	.....	.....	.....
20	64	La Valtrie	Côté S. de l'île	45 52 55	73 16 00	4 lampes et réflecteurs.	Fixe
21	65	Traverse	2½ milles en amont de Contrecœur.	45 49 52	73 17 00	2 do do	do
22	66	Ile aux Prunes	Vis-à-vis Verchères, sur l'Ile aux Prunes.	.....	.....	.....	.....
23	67	Repentigny	¾ de mille en aval de Repentigny	45 45 02	73 26 08	2 lampes et réflecteurs.	Fixe
24	68	Ile à la Bague	Sur l'Islet (Ile à la Bague)	45 44 14	73 26 15	2 do do	do
25	69	Ste. Thérèse	Sur l'île	45 41 22	73 27 40	2 do do	do
26	70	Pointe aux Trembles	Côté O.	45 38 26	73 29 20	2 do do	do
27	71	Montréal	Sur le quai de l'île	45 30 22	73 33 14	2 do do	do

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.—*Suite.*

Québec et la Pointe Platon, construits et administrés par la Maison de la Trinité de *Suite.*

Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds. du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
6	Rouge	15	8	do ..	.....	.....	On l'enlève à l'approche de l'hiv. pour évit. le choc des glaces. Côté S. de la Petite Trav. en quit. la Riv. du Loup
6	do	15	8	do ..	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1816	Enlevé pour indiquer le détour du chenal et guide vers le No. 2.
6	do	15	8	do ..	do	1828	Variation en 1867, 13 deg. O. Combiné avec l'Ile à la Pierre, et dans la même direction que le No. 1; sert aussi à éviter les battures de St. François et à la Carpe.
6	De bois, carrée, blanche.	30	20	.....	do	1843	
.....	.....	.....	.....	.....	do	1863	
6	De bois, carrée, blanche.	30	.....	Huile de charbon.	.....	.....	Indique l'entrée du chenal et conduit au No. 1.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
7	De bois, carrée, blanche.	21 13	17 9	.....	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1831	Conduit au chenal appelé des Iles Plates.
...	do ...	.....	.....	.....	do	1838	Conduit au chenal La Valtrie et à l'Ile Bouchard; indique le nouveau chenal jusqu'au cercle lumineux des phares de La Valtrie.
...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Projeté.
4	De bois, carrée, blanche.	30 14	26 14	.....	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1843	Guide les navires dans le chenal à la Basque et sert à éviter Pouillon au N. et les bas-fonds du S.
4	do ...	24	16	.....	do	1831	Indique l'île dont les bords sont très-bas.
4	do ...	.....	.....	.....	.....	.....	Variation en 1867, 12 deg. O. Guide les navires, en amont et en aval, à l'entrée du chenal de Verchères.
....	do ...	.....	53 25	.....	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1846	Guide les navires dans le chenal qui sépare la Pointe aux Trembles et Varennes jusqu'à Longue Pointe.
4	do ...	38 29	31 21	.....	do	1830	Feu rouge. Variation en 1867, 11¼ deg. O. Indique le chenal le plus profond à l'entrée et à la sortie du havre.

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION III.—Liste des Phares, en amont de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67		Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.
			FLEUVE St. LAURENT. — Canada Est.—*Suite.*		° ′ ″	° ′ ″	
1	72	Rivière Ottawa et lac St. Louis.	Lachine	Sur le quai, à l'entrée du canal, côté S.	45 25 00	73 43 18	1 lampe et réflecteur.
2	73		Phare flottant du lac St. Louis.	4-5ème de mille en amont de Lachine.	45 26 30	73 42 10	2 do
3	74			3 milles en amont de Lachine..	45 25 48	73 44 15	2 do
4	78		Phare flottant de Chateauguay.	4½ milles en amont de Lachine.	45 24 00	73 49 18	3 do
5	79		Beauharnois, 1er fanal d'alignement.	Entrée inférieure du canal, côté S.	45 19 45	73 54 30	2 do
6	79		Beauharnois, 2me fanal d'alignement.	Côté S. du canal N. 61° E., 412 vgs. du 1er fanal d'alignement.	.....	.....	3 do
7	75		Phare flottant près la Pointe Claire.	Côté S. du chenal, 63 chaînes en amont de l'île Duval et du phare 3, sur le St. Laurent.	45 24 25	73 45 20	3 do
8	76		Phare sur le quai à Pointe Claire.	Sur la batture, côté N. du chenal, environ 1½ mille en aval de la Pointe Claire et 120 chaînes à l'O. du phare flottant près de la Pointe Claire.	.....	.....	2 do
9	77		Batture verte	Sur une pile, côté S. du chenal, à Templeton, 7 milles en aval de la ville d'Ottawa.	.....	.....	2 do
10	80	Lac St. François.	Pointe Knight, 1er fanal d'alignement.	Côté S. du chenal, sur une pile, 1 mille 49½ chaînes O. de l'écluse de garde, entrée supérieure du canal de Beauharnois.	.....	.....	1 do
11	81		do 2ème do	Côté S. du chenal, sur la terre ferme, 4 1-5ème chaînes S.-O. du 1er fanal d'alignement.	.....	.....	1 do
12	81		do 3ème do	Côté N. du chenal, sur une pile, à 18 chaînes N.-O. du 2me fanal d alignement en quittant la Pointe Knight.	.....	.....	1 do
13	80		Phare principale à la Grosse Pointe.	Côté N. du chenal, sur une pile, 13 4-5ème chaînes O. du 3me fanal d'alignement, 1 mille 76¾ chaînes O. de l'écluse de garde et 36 chaînes N.-E. du coin O. de la pile de la Grosse Pointe.	.....	.....	2 lampes, blanc.....
14	83		Pointe McKie	Côté N., près de la ligne frontière, entre les deux provinces.	45 12 25	74 19 00	2 lampes et réflecteurs.
			Amarque, lac St. François.	Sur un récif entre la Pointe McKie et l'île aux Cerises.	.....	.....	.....

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

la rivière Ottawa, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.

Feux fixes, à éclats, ou tournants.	Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
Fixe	.....	Carrée, de bois, blanche.	23	17	Huile de charbon.	Toute la nuit taut que la nav. est ouv.	1849	
do ...	6	Circulaire, de fer, rouge.	20	.....	do	do	1850	
do ...	6	Rouge	20	.....	do	do	1850	
do ..	6	Rouge.....	20	.....	do	do	1849	
do ...	10	De bois, charpente carrée.	10	.....	do	do	1850	Réunis, dirigent sur Chateauguay.
do ...	.....	De bois, tête rouge	.....	.....	do	do	1852	
do ...	6	De fer	20	17	do	do	1860	
do ...	.....	De bois.....	29	25	do	do	1860	
do ...	.....	do	36	17	do	do	1860	
do ...	.....	do rouge	.....	.....	do	do	1848	
do ...	.....	do blanche...	.....	.....	do	do	1850	
do ...	.....	do do ...	.....	.....	do	do	1850	
do ...	8	do rouge	.....	.....	do	do	1846	Doivent être réunis lorsqu'un navire quitte le canal et jusqu'au moment où les phares en amont se réunissent.
do ...	10	Carrée, bois.....	30	24	do	do	1847	A mi-chemin entre l'île Côteau et l'île aux Cerises.
....	.....	De bois, couleur ..	.....	.....	do	do	.....	

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION III—Liste des Phares, en amont de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67		Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.
			FLEUVE St. LAURENT. — Canada Ouest.		° ′ ″	° ′ ″	
15	84	Lac St. François.	Ile aux Cerises.....	Côté S. du chenal du N., ½ mille de la côte, 2 milles à l'O. de St. Anicet.	45 9 15	74 22 30	3 lampes et réflecteurs.
16	85	Lac St. François.	Phare flottant de l'île aux Cerises	En amont de l'île sur la batture, côté S. du chenal, 3½ milles en aval de Lancaster.	45 8 20	74 25 40	3 do
17	86	Lac St. François.	Pile Lancaster.....	Côté N. du canal, sur une pile, batture de Lancaster, 3 milles en amont de Lancaster.	45 6 4	74 30 00	3 lampes et 2 réflecteurs.
18	*86	Lac St. François.	Canal de Cornwall.....	Côté S. du canal, à l'entrée supérienre.	45 1 15	74 55 25	.....
19	87	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture de Coles.....	Sur une pile à 5 milles O. de Brockville, ¾ de mille de la côte N.	.....	.....	2 lampes et réflecteurs.
20	88	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile du Grenadier.....	Pointe S.-O. de l'île, côté N. du chenal, 2 milles en aval de Rockport.	.....	.....	3 do
21	89	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile Lindoe	Pointe N.-O. de l'île, côté S. du chenal, 5 milles O. de Rockport.	.....	.....	3 lampes et 2 réflecteurs.
22	90	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Détroit de Gananoqui.....	Extrém. N.-E. de l'île à la Petite Douve, côté S. du chenal, 5 milles en aval de Gananoqui.	.....	.....	3 lampes et réflecteurs.
23	91	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture de Jack Straw....	Sur une pile, côté N. du chenal, 3 milles en aval de Gananoqui.	.....	.....	3 do
		Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Balise près de la batture de Jack Straw.	A environ 100 verges de Jack Straw, sur un rocher, au S.-E.	.....	.....	.....
24	92	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Batture des Lunettes.....	Sur une pile, côté N. du chenal, 2 milles à l'O. de Gananoqui.	.....	.....	2 lampes et réflecteurs.
25	93	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Roche du Cheval Rouge..	Sur une pile, côté S.-E. du chenal, 2½ m. à l'O. de Gananoqui.	.....	.....	2 do
26	94	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile Brûlée.....	Pointe S.-E. de l'île, côté N. du chenal, 3½ milles O. de Gananoqui.	.....	.....	3 lampes et 2 réflecteurs.
27	95	Entre le lac St. François et le lac Ontario.	Ile au Loup.....	Extrémité N.-E. de l'île, à 18 milles S.-E. de Kingston.	.....	.....	3 lampes et réflecteurs.
28	96	Lac Ontario.	Kingston	Partie S.-E. de la ville.	44 13 30	76 29 00	.....
29	97	Lac Ontario.	Ile au Serpent.....	Sur une pile, sur batture côté N. du chen., 5 m. O. de Kingston.	44 11 30	76 33 00	3 lampes et 2 réflecteurs.
30	98	Lac Ontario.	Pointe à Gage ou Simcoe, Pte. Yeo anciennement, ou Pte. des Neuf Milles.	Pointe N.-O. de l'île Simcoe, 9 milles à l'O. de Kingston.	44 09 00	76 33 00	7 lampes et réflecteurs.
31	99	Lac Ontario.	Pointe aux Antres ou Canards.	Extrémité E. de l'île, 1 mille au S. de l'île à Bois, 3 milles au S.-E. de la Pointe Travers.	43 57 00	76 49 00	15 do

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

la rivière Ottawa, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

Feux fixes, à éclats, ou tournants.	Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
Fixe	10	Carrée, bois.....	40	30	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1847	Vis-à-vis le phare il y a une balise au N. du chenal.
do ...		do	.....	.....	do	do	1849	
do ...	8	do	20	20	do	do	1844	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	1865	Variation en 1867, 9½° O.
Fixe	6	De bois, carrée, blanche.	33	31	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1856	Ces petits phares servent à indiquer le chenal entre les Mille Iles, de Brockville à Kingston.
do ...	....	do	55	37	do	do	1856	
do ...	.....	do	40	26	do	do	1856	
do ...	.....	do	44	37	do	do	1856	
do ...	.....	do	31	29	do	do	1856	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1855	
Fixe	.....	De bois, carrée, blanche.	28	26	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1856	
do ...	.....	do	28	26	do	do	1856	
do ...	.....	do	64	26	do	do	1856	
do ...	.....	do	.....	.....	.....	.....	1861	
Fixe	4	De bois, carrée, blanche.	.....	.....	Keros'ne	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1844	Pas allumé en 1863. Variation en 1867, 7° O.
do ...	6	Pierre, carrée.....	35	.....	do ...	do	1858	Feu rouge.
do ...	15	Rond, pierre.....	45	40	do ...	do	1833	
do ...	22	do	68	62	do ...	do	1828	

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION III.—Liste des Phares en amont de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67		Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.
			FLEUVE St. LAURENT. — Canada Ouest.— *Suite.*		° ′ ″	° ′ ″	
32			Pointe Plaisante.....	Entrée de la Baie de Quinté, extrémité E. de la Péninsule du Prince-Edouard, 7 milles au S.-O. de Bath.	.....	.....	9 lampes et réflecteurs.
33	100		Pointe Peter, pointe Lay.	Longue Pointe, lac Ontario, sur la terre ferme, côté N.	43 51 0	77 08 30	10 do
34	101		*Scotch Bonnet*, ou Ile aux Œufs.	Sur la petite Ile, 1 mille au S.-O. de l'île de Nicholson.	43 54 0	77 33 0	8 do
35	102	Lac Ontario.	Presqu'Ile, phare princip.	A l'extrémité E.	44 1 0	77 41 0	10 do
36	103		do 1er phare d'alig.	Sur une pile, île de la Pointe au Sel, côté S. du chenal.	44 0 0	77 42 0	1 do
37			do 2e phare d'alig.	Sur la terre ferme, à 55 verges de la côte.			1 do
38	105		Roche Peter ou île Gull..	Sur un récif, à 2 milles de la terre ferme, côté N. du chenal, à 4 milles S.-O. de Cobourg.	43 56 30	78 13 0	10 do
39	111		Pointe de Gibraltar	Côté S.-O. de la pointe, 3 milles au S. de Toronto.	43 37 0	79 23 30	12 do
40	114		Oakville.....	Tête de pile.....	43 26 45	79 40 30	5 do
41	115		Baie de Burlington.....	Côté S. du chenal.....	.....	.....	5 do
42	115		do phare d'alig.	Extrémité S. de la pile.....	.....	.....	2 do
43	116		Hâvre de Dalhousie.....	Tête de pile E., à l'entrée inférieure du canal Welland.	43 13 30	79 15 30	10 do
44	117		Port Colborne.....	Tête de pile O., à l'entrée supérieure du canal Welland.	42 53 30	79 17 0	10 do
45	117		do phare d'alig.	Sur une pile, à l'entrée supérieure du canal Welland.	.....	.....	1 do
46	118		Ile Mohawk.....	Sur l'île entre les ports Maitland et Colborne, 1 mille au S. de la terre ferme.	42 50 40	79 35 0	10 do
47	119	Lac Erié.	Port Maitland.....	Pile O.....	42 52 0	79 37 45	6 do
48	120		Port Dover.....	Pile O.....	42 47 0	80 13 0	4 do
49	121		Longue Pointe.....	Sur la pointe, à ¼ mille de l'extrémité S.-E.	42 33 0	80 05 30	15 do
50	122		Rivière à la Grande Loutre ou Port Burwell.	A 333 verges de la côte, sur la terre ferme, dans le village.	42 39 0	80 49 30	3 do
51	124		Port Stanley.....	Extrémité de la pile O., près du village.	42 40 0	81 12 30	3 do
52	125		Récif de la Pointe Pelée..	Sur un caisson, banc de sable, ¾ mille S. de l'extrémité de la pointe.	41 52 0	82 29 30	7 do
53	126		Ile Pelée.....	A l'extrémité N.-E. de l'île.	41 50 0	82 37 30	14 do

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.—*Suite.*

la rivière Ottawa, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

Feux fixes, à éclats, ou tournants.	Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
Fixe	.....	Octogone, bois ...	45	52	Huile de charbon.	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1866	Sur le lot 22, Marysburg, Ile du Prince-Edouard.
Tourn'nt toutes les min. et 40 sec.	21	Ronde, pierre	62	60	do ...	do	1333	Variation en 1867.
Fixe	.....	Pierre	51	54	do ...	do	1856	
.....	18	Octogone, pierre..	.....	.....	do ...	do	1840	
.....	.....	.....	.....	.....	do ...	do	1851	
.....	.....	.....	.....	.....	do ...	do	1851	
Fixe	10	Octogone, pierre..	45	48	do ...	do	1840	Sur un roc, à ½ mille de la côte.
do ...	18	Hexagone, pierre.	66	62	do ...	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1820	Phare élevé, feu rouge.
do ...	12	Octogone, bois ...	42	36	do ...	do	1836	
do ...	15	1 blanche, 1 rouge.	.....	.....	do ...	do	1838	
do ...	4	Carrée, octogone..	60	54	do ...	do	1845	
Tourn'nt	10	De bois.....	.....	.....	do ...	.....	1852	
Fixe	12	De bois.....	58	54	do ...	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1852	Entrée du canal Welland.
do ...	.. ...	.....	.....	.....	do ...	.....	.....	
Tourn'nt	10	Ronde, pierre	64	60	do ...	.....	1848	Variation en 1857, 1° 20' O.
Fixe	10	Carrée, bois, blanche.	.....	.....	do ...	Toute la nuit tant que la nav. est ouv.	1848	Entrée de la Grande Rivière.
do ...	8	do ...	20	20	do ...	do	1846	
do ...	25	Octogone, bois.....	65	60	do ...	do	1843	
do ...	12	do ...	96	46	do ...	do	1840	
do ...	4	Lanterne.....	20	20	do ...	do	1844	Pas de variation en 1867.
do ...	.....	.....	76	61	do ...	do	1861	
do ...	9	Ronde, pierre	45	40	do ...	do	1833	Direction, O. par le N., sert à éviter la batture Pelée.

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares, Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION III—Liste des Phares, en amont de Montréal, sur le St. Laurent, les lacs et

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67		Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Particularités ou classe du phare et couleur du feu.
			FLEUVE St. LAURENT. — Canada Ouest—*Suite.*		° ′ ″	° ′ ″	
54	127	L. Ste. Claire. Riv. du Détroit	Amherstburgh	Extrémité S. de l'île au Bois Blane, à environ 1 mille d'Amhertsburg.	42 5 0	83 6 30	6 lampes et réflecteurs.
55	128		Rivière de Thames	Embouchure de la rivière, rive S.	42 18 0	82 36 00	4 do
56	128		do phare d'alig.	Sur une pile, à environ 55 verges N. du phare principal...	.....	....	1 do
57	129		Goderich	Sur une haute levée S. de l'entrée du havre. Deux sur la pile N.	43 44 33	81 43 6	9 do
58	130		Pointe Clark	Côté N., environ 20 milles N.-E. de Goderich.	44 4 10	81 43 42	2e ordre. Lenticulaire.
59	131		Ile de Chantry	Côté S., environ 1½ mille O. de Saugeen ou Southampton.	44 29 40	81 23 20	2e do
60	132		Ile de Coves	Pointe N.-E. de l'île, entrée de la baie Georgienne en sortant du lac Huron.	45 19 6	81 43 41	2e do
61	133		Ile de Griffith	Côté N.-E. de l'île, environ 20 milles N. d'Owen Sound, dans la baie Georgienne.	44 40 45	80 42 2	3e do
62	134	Lac Huron.	Ile de Nottawasaga	Environ 3 milles N.-O. de Collingwood.	44 32 30	80 08 0	2e do
63	135		Ile Christian	Partie S.-E. de l'île, à 1¼ mille de la terre ferme, à l'entrée et à 26 milles de Penitancouchine.	44 47 0	79 57 30	4e do
64	.....		1er phare, près de Killarney.	Environ 1 mille S.-E. de Killarney, indiquant l'entrée de Killarney en partant du lac Huron.	.....	.....	2 lampes.
65	.....		2e do do	Environ 1¼ mille N. de Killarney, indiquant l'entrée de Killarney en partant du Petit Courant.	.....	.....	2 do
66	.....		1er do au Petit Courant	Sur la côte dans le village.	.....	.....	2 do
67	.....		2e do do	Sur la pointe de l'île, environ ¼ mille N.-O. du village.	.....	.....	2 do
68	.....		Ile Clapperton	Sur la pointe N.-E. de l'île, environ 25 milles O. du Petit Courant.	.....	.....	3 do
69	.....	Lac Supérieur.	St. Ignace	Sur la partie S.-E. de l'île à environ 2 milles de l'île St. Ignace.	.....	.....	3 do

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.—*Suite.*

la rivière Ottawa, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

Feux fixes, à éclats, ou tournants.	Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Huile employée.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
Fixe..	.....	Pierre, blanche ...	.....	.....	Kéros'ne	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte.	1837	
do ...	12	do	34	30	do ...	.....	1837	Les deux phares réunis guident dans la traverse.
do ...	6	De bois, couleur d'ardoise.....	15	15	do ...	.....	1845	
do ...	15	Carrée, tour	150	20	do ...	....	1847	Variation en 1867, 0° 16' E.
Tourna't	15	Pierre, couleur d'ardoise.....	87	87	Sperme..	.....	1859	
Fixe	.....	do ...	86	86	do ...	....	1859	
A éclats..	.....	do ...	90	85	do ...	.....	1859	Variation en 1867, 0° 30' O.
Fixe	.....	do ...	130	85	do ...	.....	1859	
Tourna't	.....	do ...	86	85	do ...	.....	1859	
Fixe	.....	do ...	61	60	Kéros'ne	.....	1859	Variation en 1867, 1° 34' O.
do ...	.....	De bois, blanche.	.....	.....	do ...	....	1867	
do ...	.....	do ...	.....	.....	do ...	.....	1867	
do ...	.....	do ...	.....	.....	do ...	....	1867	
do ...	.....	do ...	.....	.....	do ...	.....	1867	
do ...	.....	do ...	.....	.....	do ...	.....	1867	
do ...	.....	do ...	.....	.....	do ...	.....	1867	

TABLEAU DES PHARES

Indiquant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., de ces Phares
Travaux Publics, des Maisons de la Trinité de Québec et

SECTION IV—LISTE des Phares, en amont de Montréal, sur le St. Laurent et les Lacs,

No.	No. de la liste de l'Am. corrigée jusqu'à jan. '67		Nom du phare.	Emplacement du phare.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.
				FLEUVE ST. LAURENT.	° ′ ″	° ′ ″
				CANADA EST.		
1	82	Lac St. François.	Côteau du Lac	Côte Nord, à la tête des Rapides dans le Village.	45 16 30	74 11 45
				CANADA OUEST.		
2	104	Lac Ontario.	Cobourg	Tête de Pile	43 57 0	78 9 0
3	106		Port Hope	Tête de Pile, coté Est	43 56 15	78 15 0
4	107		Darlington	Tête de Pile	43 52 30	78 38 30
5	108		Port Oshawa	Tête de Pile	43 52 0	78 47 0
6	109		Hâvre de Whitby	Pile Ouest	43 51 0	78 57 0
7	110		Pickering ou Liverpool	Tête de Pile Est	43 48 45	79 2 0
8	112		Toronto	Quai de la Reine, partie Ouest, l'autre sur l'aile du quai.	43 8 10	79 23 45
9	113		Port Credit	Sur la Pile	43 33 30	79 35 0
10	123	Lac Erie.	Mission du Chat Marin ou Port Bruce		42 40 0	81 1 0
11	136	Lac Huron.	Collingwood, Baie Georgienne.	Sur le quai brise-lame, Baie de Nottawasaga.	44 31 0	80 2 0

OBSERVATION.—Les listes précédentes des phares du Canada ont été faites sur la dernière la Trinité de Québec et de Montréal, et par Mr. D. A. Smith, contrôleur des phares du Haut St. Lau-

DU CANADA,

construits ou en voie de construction, et sous le contrôle du Département des Montréal, ou de Particuliers et de Compagnies.

sous le contrôle de Particuliers et de Compagnies en charge de Havres.

Feux fixes, à éclats, ou tournants.	Portée des feux en M., par un temps clair.	Couleur et particularités de la tour.	Haut., en pds., du centre de la lanterne au-dessus du niv. de l'eau.	Hauteur, en pieds, de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette.	Dates et heures auxquelles on allume et éteint.	Date de l'établissement du phare.	OBSERVATIONS.
Fixe	6	Sur le toît de la maison.	20	14	Toute la nuit tant que la navigation est ouverte	1848	Variation en 1867, 10¼ deg. O.
do ...	8	Carrée, bois, blanche.	20	16	do ...	1844	
do ...	4	.....	.....	.....	do ...	.....	Rouge, faisant face au Sud.
do ...	4	Mais. en pierre	.....	.....	do ...	.....	Blanche, faisant face Est et Ouest.
do ...	.....	.....	.....	.....	do ...	1863	
do ...	5	Carrée, bois.....	12	8	do ...	1844	
do ...	.....	.....	.....	.....	do ...	1863	
do ...	.....	De bois, carrée, rouge.	22	16	do ...	1838	On doit raser ce phare en entrant dans le port.
do ...	.....	.....	.....	.....	do ...	1863	Le feu rouge est sur l'aîle du quai et du côté du port.
do ...	.....	.....	.....	.....	do ...	.....	
do ...	6	.....	24	.....	.....	1858	Feu rouge. Variation en 1867, 2 deg. 28 min. Guest.

liste de l'Amirauté, corrigée jusqu'à juillet 1867, et sur les derniers états fournis par les Maisons de rent, en juillet, septembre et octobre, 1867.—Voir Nos. 346, 470, 947, 1003.

G. F. BAILLAIRGÉ.

(No. 470.)

TABLEAU DES BOUÉES DU ST. LAURENT.

SECTION No. 1.—Description des Bouées du Fleuve St. Laurent, qui sont sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.

POSITION.	Côté du chenal.	Couleur de la bouée.	Profondeur de l'eau en brasses.	RECONNAISSANCES DES BOUÉES.
Pouillier à Pagé, 1¼ mille de la Pointe Platon.	Sud ..	Noire.....	1⅙ eaux basses.	S'élève d'environ six pieds au-dessus de l'eau.
Extrémité N. de la batture de Beaumont.	do	do	4	Eglis. St. Laurent, N; église de la Pointe-Lévis, à découvert, direction N. à partir de la Pointe de la Martinière.
Extrémité O. de l'Ile Madame.	Centre	Rouge.....	5½	Eglis. St. Vallier, S. ½ E., une maison à l'extrémité O. de l'Ile des Reaux, à découvert au N. de l'Ile Madame.
Un rocher en dedans des limites de la Quarantaine.	Nord..	Marquetée blanc et noir.	7	Côté N. du roc, pointe S.-O. de l'Ile aux Outardes, O.-S. ¼ S.
Extrémité E. du grand pacage.	Centre	Blanche.....	2½	Côté N. de l'Ile Marguerite, de N.-E. à E. ½ E.
Extr. O. de l'Ile Maguerite.	Nord.	Rouge	2½	Côté S. de l'Ile Marguerite, de N.-E. à E.
Extrémité O. de la batture de l'Ile aux Grues.	do	do	3	Les deux signaux en pain de sucre réunis sur le côté S. de l'Ile aux Grues, l'Ile du Milieu et l'Ile aux Corneilles.
Extrémité N. de la levée de St. Thomas.	Sud ..	Noire	3	La balise rouge, en pain de sucre, et la balise blanche, en diamant,—au côté S. de l'Ile aux Grues,—réunies et l'Ile aux Foins réunis à la Pointe O. de l'Ile aux Grues.
Côté S. de l'Ile aux Grues.	Nord..	Rouge	3½	Maison de M. Macpherson, N. ½ E., église de St. Ignace et touchant l'extrémité E. de la péninsule.
Extrémité O. de la levée de Beaujeu.	Centre	Blanche.....	3	Les deux balises blanches de l'Ile aux Grues, réunies; phare sur pilier de pierre à découvert sur deux ou trois largeurs de voile vers le S. du récif de l'Ile aux Outardes.
Batture de l'Ile aux Outardes.	Nord..	Rouge	4	Ile aux Oignons, N.-O., côté S. de l'Ile aux Grues S.-O. ½ O.
Extrémité E. de la mire E. de la levée de Beaujeu.	Centre	Blanche.....	3	La balise des prairies de l'Ile aux Outardes réunie au centre de l'Ile aux Oignons; côté S.-O. à O. ½ O. de l'Ile aux Grues.
Mire du chenal.....	do	Marquetée blanc et noir.	3	La balise en pain de sucre sur la grève, à marée haute, St. Jean Port-Joli, en touchant l'extrémité E. de la sacristie de l'église St. Jean.
Mire au large de l'église St. Jean.	Sud ..	Noire	3	La balise en pain de sucre, sur la grève, à marée haute, dans la paroisse de St. Jean Port-Joli, réunie au clocher de l'église St. Jean.
Extrémité O. des bas-fonds de St. Roch, dans la Traverse.	do	do	3	Eglise de St. Roch E, ¼ N., roche élevée au coin S.-O. du récif de l'Ile aux Outardes à découvert d'un ou deux degrés vers le N. du pilier de pierre.
Centre des bas-fonds de St. Roch, dans la Traverse.	do	do	3¼	Extrémité E. de l'Ile aux Coudres réunie à l'église de la Rivière, côté N., N ½ O., le pilier de bois couvert sur sa propre largeur et réunie au côté S. de l'Ile aux Outardes, S.-O. ½ O.

TABLEAU DES BOUÉES DU ST. LAURENT.

SECTION No. 1.—Description des Bouées du Fleuve St. Laurent, qui sont sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.—*Suite.*

POSITION.	Côté du chenal.	Couleur de la bouée.	Profondeur de l'eau en brasses.	RECONNAISSANCES DES BOUÉES.
Environ à ½ encâblure direction N., du vapeur naufragé l'*Annette*, dans la Traverse S.	Sud...	Verte.		
Extrémité O. de la batture centrale.	Nord..	Rouge	3	Deux balises réunies dans la paroisse de St. Roch, en touchant le pilier de bois et l'Ile aux Outardes.
Extrêmité O. du bord S. de la batture, côté S.-E. de la batture du milieu.	do	do	2½	La balise au S. de l'église St. Roch réunie au centre de la maison de François-Marie Soulard.
Extrémité N.-E. de la batture centrale dans la traverse S.	do	do	3	Le clocher de l'église de Notre-Dame, venant en vue, et réuni à une petite vallée dans la montagne des Eboulements, à découvert à l'O. du cap St. Martin, direction de N. à O. ¾ O.
Extrémité N.-E. des bas-fonds de St. Roch.	Sud ..	Noire	2½	La balise au S. de l'église St. Roch réunie à l'extrémité O. de la maison de François-Marie Soulard.
N.-O. des bas-fonds de Ste. Anne.	do	do	2½	Eglise de Ste. Anne, S.-E. ¾ S.; cap au Diable à demi découvert au N. de la Pte. St. Denis.
Extrémité O. de la levée de l'Ile aux Lièvres.	Milieu.	Rouge.....	4	Deux balises réunies à l'extrémité E. de la Grande Ile de Kamouraska, en touchant le côté N. et le récif S. de l'Ile aux Lièvres.
Extrémité N. des Iles aux Pélérins.	Sud...	Noire.....	4¼	L'extrémité O. de l'Ile aux Lièvres et l'extrémité O. de la Grande Ile des Pélérins, sur une ligne N. N.-O. ¼ O. et S. S.-E. ¼ E.; en touchant l'extrémité O. du Pot à l'Eau-de-vie et de l'Ile Blanche.
Le monticule à l'extrémité E. de la levée de l'Ile aux Lièvres.	Nord..	Rouge	3	Côté S. de l'Ile aux Lièvres, réuni à l'Ile du Milieu et à l'Ile Blanche. Extrémité O. de l'Ile aux Lièvres, N.-O. ¼ O.
Extrémité E. du bas-fond du milieu, au large du côté S. de l'Ile aux Lièvres.	Milieu.	Blanche.....	10pds.	La balise carrée sur l'Ile aux Lièvres à découvert O. du Pot à l'Eau-de-vie. L'extrémité S.-O. de l'Ile aux Lièvres réunie au sommet des montagnes des Eboulements.
Roche à Barrett.	do	Marquetée blanc et noir.	6	La balise en diamant sur l'Ile aux Lièvres en ligne avec l'extrémité E. du Pot à l'Eau-de-vie, le flanc S. de la montagne le plus au S. de Kamouraska, en ligne avec la Pointe S. de la Grande Ile des Pélérins.
Extrémité E. de l'Ile aux Lièvres, récif N.	do	Noire	4	La balise de la paroisse de Cacouna à découvert du côté E. de l'église de Cacouna, le côté S. de l'Islet Blanc réuni au côté N. de l'Ile aux Lièvres. Cette balise vue à découvert du côté O. de l'église conduit, direction E., à l'extrémité E. du récif N. de l'Ile aux Lièvres.

TABLEAU DES BOUÉES DU ST. LAURENT.

SECTION No 1.—Description des Bouées du Fleuve St. Laurent, qui sont sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.—*Suite.*

POSITION.	Côté du chenal.	Couleur de la bouée.	Profondeur de l'eau en brasses.	RECONNAISSANCES DES BOUEES.
Extrémité E. du récif de l'Ile Rouge.	Centre	Rouge.....	5½	Côté S. de l'Islet Rouge réuni au côté N. de l'Ile aux Lièvres, la balise de l'Ile Verte un peu à découvert du côté O. du phare S. S.-E. ¾ E.
Extrémité S.-E. du récif de l'Ile Rouge.	Nord..	do	5	La balise au côté S. de l'Ile Rouge, réuni au phare.
Extrémité O. de l'Ile Rouge.	Centre	do	2½	Le phare de l'Islet Rouge d'E. à N. ⅓ N., la balise au côté N. de l'Islet Rouge réunie au coin S.-O. de la résidence du gardien.
Pacage des vaches (entrée de la rivière Saguenay).	ord..	Noire.....	2½	La balise sur la Pointe de l'Islet à découvert du côté O. de la balisse de la Pointe Rouge. Pointe aux Allouettes à découvert du côté N. de la balise de l'Ile aux Allouettes.
Pacage extérieur	do	Marquetée blanc et noir.	3	Ile Blanche couverte à demi par le côté N. du Pot à l'Eau-de-vie, du N.-O. les maisons de la compagnie, dans le havre de Tadousac couvert par la Pointe Rouge.
Extrémité S.-O. du récif aux Allouettes.	do	Blanche.....	4½	Phare de l'Ile Rouge E. ¾ S., la balise en pain de sucre de la Pointe Rouge à découvert, sur une largeur de deux voiles du côté E. de la balise de l'Ile aux Allouettes.
Extrémité N. du bas-fond de la Prairie.	Sud...	Noire	3	Eglise de St. Pierre, à découvert par sa largeur, réunie au côté E. de la Baie St. Paul N.-O. ¼ O., église Notre-Dame réunie à la partie S. de la pointe St. Joseph E. N.-E.
Extrémité E. de la levée de l'Ile Brulée.	do	do	3	Extrémité O. de l'Ile des Deux-Têtes et extrémité O. de la roche du Cap de Burns réunies S. ¾ E., Cape Tourmente O. S.-O.
Côté N.-O. de la levée de l'Ile Brulé.	do	do	3	Extrémité O. de l'Ile des Deux-Têtes et extrémite E. de l'Ile Marguerite, touchant de S.-E. à E. ½ E., l'extrémité O. de la Grosse-Ile de S. à E. ½ E.
Extrémité E. de la langue de terre de la Traverse.	Nord..	Rouge.	3	Extrémité O. de l'Ile des Deux-Têtes et extrémité E. de l'Ile Marguerite à découvert de S.-E. à E. ¾ E., extrémité O. de la Grosse-Ile S. S.-E.
Extrémité E. du banc de sable E.	Centre	Marquetée blanc et noir.	3	Ile Patience et Ile des Deux-Têtes, touchant E. ¼ S. extrémité O. de l'Ile des Réaux, S. ¼ O.
Au large du phare du pilier S.	.....	Rouge	2½	Près d'une encâblure du roc S. ou à mi-flot dans une direction N.-E. à E.
A environ une demie encâblure de la barque naufragée La Médina.	.....	Verte.....	6	Extrémité E. de l'Ile d'Orléans réunie à l'extrémité O. du grand bois de la paroisse St. Joachim.

TABLEAU DES BOUÉES DU ST. LAURENT.

SECTION No. 1.—Description des Balises du Fleuve St. Laurent, qui sont sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.

POSITION.	Côté du chenal.	Couleur de la balise.	RECONNAISSANCES DES BALISES.
Havre de Québec, sur une colline en arrière du havre aux Diamants.	Nord..	Blanche.....	Lorsque cette balise est à découvert du côté E. de la Tour Martello, elle forme l'amarque indiquant, la limité E. du port à l'Est.
Paroisse de St. Valier, sur la grève, à la marque de la marée haute.	Sud...	do	Lorsque cette balise est réunie au clocher de l'église elle forme l'amarque pour la bouée rouge à l'extrémité O. de la batture de l'Ile Madame.
Ile aux Grues, Pointe S.	Nord..	Rouge.	
Ile aux Grues, environ une encâblure à l'O. de la balise rouge.	do	Blanche.....	Ces deux balises réunies forment amarque pour la bouée noire à l'extrémité O. de la langue de terre de l'Ile aux Grues.
Ile aux Grues, une encâblure à l'E. de la balise rouge.	do	do	Réunie à la balise rouge, cette balise forme amarque pour la bouée noire à l'extrémité N. de la levée de St. Thomas.
Ile aux Grues, environ 1½ encâblure au S.-O de la maison de M. Macpherson (2).	do	do	Forme amarque de traverse pour la bouée blanche à l'extrémité O. de la levée de Beaujeu.
Sur les prairies de l'Ile aux Outardes (1).	do	do	Réunie à l'Ile aux Oignons, cette balisse forme amarque croisée pour la bouée blanche à l'E. de la levée de Beaujeu.
Sur la roche élevée au large du côté S.-E. de l'extrémité N.-E. de l'Ile (1).	do	Rouge.....	Lorsqu'elle est un peu à découvert du côté S. du Pilier de bois, elle forme amarque entre les bas-fonds de St. Roch et le centre de la Traverse S.
Paroisse de St. Jean Port-Joli, sur la grève au-dessus de marée haute.	Sud...	Blanche.....	Lorsque cette balise est réunie au clocher de l'église St. Jean, elle forme amarque pour la bouée noire sur le mouillage de St. Jean, et lorsqu'on la vise touchant l'extrémité O. de la sacristie de la même église, elle forme amarque pour la bouée marquetée sur le chenal.
Pilier de bois	.....	do	
Paroisse de St. Roch.....	Sud...	do	La balise en diamant est au S.-E. de l'autre, et lorsqu'elles sont réunies elles forment amarque pour la bouée rouge sur le mouillage de 3 brasses au côté N. de la Traverse.
Paroisse de St. Roch	do	do	Lorsquelle est à découvert sur sa largeur, à l'O. de l'église, elle forme amarque croisée pour le phare flottant; lorsqu'elle est réunie au centre de la maison de François Marie Soulard, elle forme amarque croisée pour la bouée rouge de la traverse, et lorsqu'elle est réunie au bout O. de la maison elle forme amarque avec la bouée noire à l'extrémité N.-E. des bas-fonds de St. Roch.
Grande Ile de Kamouraska (2).	do	1 Rouge, 1 Blanche...	Ces balises sont dans les positions relatives de N. ¼ O. et S. ¼ E., et lorsqu'elles sont réunies, elles forment amarque croisée pour la bouée rouge à l'extrémité S.-O. de l'Ile aux Lièvres, 4 brasses.

TABLEAU DES BALISES DU ST. LAURENT.

SECTION No. 1.—Description des Balises du Fleuve St. Laurent, qui sont sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec.—*Suite.*

POSITION.	Côté du chenal.	Couleur.	RECONNAISSANCE DES BALISES.
Ile aux Lièvres.....	Nord.....	Blanche.	La balise en diamant réunie à celle de l'extrémité E. du Pot à l'Eau-de-vie forme amarque croisée pour la bouée marquettée sur la pointe O. de la Roche à Barrett; la balise carrée, lorsqu'elle est à découvert du côté O. du Pot à l'eau-de-vie, forme amarque de traverse pour la bouée blanche sur la batture centrale, extrémité E. de la levée centrale.
Paroisse de Cacouna.....	Sud	" ...	Lorsqu'elle est à découvert du côté E. de l'église, elle forme amarque croisée pour la bouée noire à l'extrémité E. de l'Ile aux Lièvres, recif N.; lorsqu'elle est à découvert du côté O. de l'église, elle forme amarque pour éviter l'extrémité E. du même récif.
Ile Verte.....	"	"	Lorsqu'elle est à découvert du côté O. du phare de l'Ile Verte, elle forme amarque pour la bouée rouge à l'extrémité E. de la batture de l'Ile Rouge; lorsqu'elle est réunie au phare, elle sert à éviter l'extrémité E. des bas fonds de l'Ile Rouge.
Rivière Saguenay, Pointe Rouge.	Est.....	" ...	Lorsqu'elle est à découvert, sur deux largeurs de voile, à l'E. de la balise de l'Ile aux Alouettes, elle forme amarque pour la bouée blanche à l'extrémité S O du récif des Alouettes.
Rivière Saguenay, Pointe de L'Islet.	N.E.....	" ...	Lorsqu'elle est à découvert du côté O de la Pointe Rouge elle forme amarque pour la bonée noire sur le mouillage des vaches.
Islet aux Alouettes.....	S. O.....	" ...	Lorsqu'elle est à découvert au S. de la Pointe aux Alouettes, elle forme amarque pour la bouée noire sur le mouillage des vaches.
Extrémité Ouest de L'Ile(3) du Bic savoir :—		1 Rouge 1 blanche	Dans une direction S. E. de la balise rouge; lorsqu'elles sont à découvert du côté O. de la balise rouge elles forment amarque de l'O. pour éviter le récif N. O. de Briquet.
		Blanche	Direction N. E. de la balise croisée; lorsqu'elle est réunie à cette dernière, elle forme amarque pour la roche d'Alcide.
Paroisse de St. Fabien, à environ 5 milles Ouest du Cap Orignal (2).		" ...	La balise en diamant se trouve dans une direction S.SE. de l'autre; lorsqu'elles sont réunies, elles forment amarque pour la roche d'Alcide.
Ile d'Anticosti, pointe Sud.	Hauteur 40 pieds.	" ...	Lat. 49° 3′ 43″ N.—Long. 62° 16′ O.
Ile d'Anticosti, Rivière Pavillon.		" ...	Lat. 49° 9′ 45″ N.—Long. 62° 50′ O.
Ile d'Anticosti, 6 milles à l'Est de la Baie du Sable.		" ...	Lat. 49° 17′ 30″ N.—Long. 63° 16′ O.
Ile Anticosti, Cap St. Marie.	30 pieds .	" ...	Lat. 49° 40′ 30″ N.—Long. 63° 55′ O.
Côté Nord de l'Ile d'Anticosti, pointe Nord.	"		
Côté Nord de l'Ile d'Anticosti, extrémité Ouest de la falaise.	"	" ...	
Côté Nord de l'Ile d'Anticosti, extrémité ouest de la falaise de la tête d'Ouest	"	" ...	
Côte du Labrador (2)savoir.			
Sur le point le plus élevé de l'Ile du Large (1).	"	"	Marque l'extrémitè S. E. de l'entrée du havre de Coacoacho, à 7 milles O. N. O. ½ O. du cap Whittle,
Sur le point le plus élevé de l'Ile à la Baleine (1).	"	"	Marque l'entrée O. du havre de Bonne Espérance, direction N.-O. à O.½ O.18½ de la pointe S. de L'Islet de l'Ile Verte, à l'entrée du Détroit de Belle-Ile.

Certifié, 1er août 1867. E. B. LINDSAY, C. M. T. Q.

[No. 346.]

TABLEAU DES BOUÉES DU ST. LAURENT.—*Suite.*

SECTION No. 2.—Liste des bouées établies par la Maison de la Trinité de Montréal, indiquant leur position et si elles sont de bois ou de fer.

POSITION.	Bois.	Fer.
Au large, vis-à-vis le Cap à la Roche	1	
Pic (Pouillier) en aval de Levrard	1	
do en amont do	1	
Pointe Ste. Anne	1	
Roche de la Traverse de Batiscan	1	
Pic (Pouillier) au large de Champlain	1	
Pointe des bas-fonds de Gentilly	1	
Pour indiquer le S. de l'église de Bécancour	2	
Sur la même ligne	.....	1
Pic (Pouillier) vis-à-vis la Rivière de Bécancour, au sud	.....	1
Les Plaquets au S. du Pic de Provencher	.....	1
Ligne d'amarque des bas-fonds de Bécancour	.....	4
La batture au fer	1	
Les Plaquets de la Batture aux Pois	1	
Le Pic (Pouillier) en amont de la Pointe du Lac	.....	1
De la Pointe du Lac aux bouées blanches	.....	5
Sur la même ligne	10	
Des bouées blanches au phare flottant No. 2	.....	4
Sur la même ligne	5	
Du phare flottant No. 2 au phare flottant No. 1	.....	3
Sur la même ligne	4	
Battures St. François	2	
En aval de l'Ile Lavaltrie	.....	1
Sur la même ligne	2	
Sur le barrage des Iles Plates	.....	1
En amont du barrage indiquant la tranchée	1	
Dans la traverse de Contrecœur	6	
Sur la même ligne	.....	1
A l'extrémité inférieure de l'Ile Bouchard	1	
Pic (Pouillier) Ile aux Bœufs	1	
do En amont de la Pointe à Méthot	1	
A l'extrémité inférieure de l'Ile aux Allouettes	1	
Au Nord du Moulin de St. Blaise	1	
Au Sud du do do	1	
Au Nord en amont de la pointe de l'Ile Bellegarde	1	
Au Nord en aval de la pointe de l'Ile des Lauriers	1	
Au Sud, détour du petit Cap St. Michel	2	
Sur la pointe en amont de l'Ile des Lauriers	1	
Pic (Pouillier) vis-à-vis les cinq croix du Calvaire de Varennes	1	
En aval du détour de la Pointe aux Trembles	1	
Sur la Pointe de l'Ile St. Joseph	1	
Pic (Pouillier) vis-à-vis l'église de la Pointe aux Trembles	1	
Total	56	23

NOTA.—Le petit vapeur *Richelieu*, employé pour le service des bouées et des phares, appartient à la Maison de la Trinité.

Certifié,

E. D. DAVID,
C. M. T., M.

APPENDICE No. 11.

(No. 168.)

RAPPORT DE D. BOULANGER, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES OUVRAGES DE LA RIVIERE SAGUENAY.

GLISSOIRE PETITE DÉCHARGE,
Saguenay, 30 juin 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Dépt. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire en date du 15 courant, demandant pour l'information de l'honorable Commissaire un rapport et une description détaillés des principaux ouvrages du gouvernement dont j'ai le contrôle sur mes charges, dans cette partie de la province. J'ai aussi l'honneur de vous transmettre, avec la présente, le rapport demandé que j'ai fait au meilleur de ma connaissance.

Les ouvrages qui sont actuellement sous ma surveillance sont sis et situés dans le canton Delisle, dans les comté et district de Chicoutimi, sur la Petite Décharge du lac St. Jean.

1° Les premiers ouvrages sont à l'embouchure de la Petite Décharge du lac St. Jean et comprend quatre jetées ou barrages inclinés, et un déversoir, mesurant en tout une longueur collective de 571 pieds, ayant une hauteur moyenne de 15 pieds.

2° A cinq milles environ plus bas que les ouvrages ci-haut mentionnés, au lieu appelé " Rapide Gagnon " dans la Petite Décharge, se trouve deux autres barrages ou jetées conductrices, ayant une longueur collective de 348 pieds et une hauteur moyenne de 15 pieds.

3° Ces ouvrages comprennent encore une glissoire mesurant 5,840 pieds de longueur sur cinq pieds de largeur, et d'une hauteur ou profondeur de 2½ à 5½ pieds.

Cette glissoire, qui est d'une seule pièce en bois, est assise en partie sur des chevalets de forte et première construction, partie sur des cages et partie sur le sol, selon les accidents du terrain. Dans les endroits où la glissoire n'est qu'à une hauteur de cinq pieds, ou moins au-dessus du sol, elle repose sur des cages, et là où la hauteur est plus grande, elle est supportée par des chevalets dont les plus élevés ont une hauteur de 19 pieds. Tous ces ouvrages sont faits en bois et chevillés en fer.

4° A chaque extrémité de cette glissoire il y a quai ou cage qui la supporte, de 25 pieds de largeur sur une longueur de 40 pieds et d'une hauteur de 12 pieds. Ces quais sont remplis de pierre. Le bois de la charpente, qui supporte la glissoire, est de pin blanc de 10 à 12 pouces carrés, le fond ou pavé est en madriers de 5 pouces d'épaisseur et les côtés ou bordages sont aussi en madriers de 4 pouces d'épaisseur. Il y a aussi sur les poteaux un revêtement de 2 pouces d'épaisseur sur 14 pouces de largeur,

5° Ces ouvrages comprennent encore une estacade d'une longueur de 1,344 pieds sur 14 pouces carrés ou moins. Les 29 pièces de bois de cette estacade sont liées par des chaînes de ⅞ avec des têtes de pin blanc de 12 pieds de long sur 6 pouces d'épaisseur, et des piquets de chêne de cinq pouces de diamêtre. Cette estacade est fixée sur les rives de la Petite Décharge, à chaque extrémité, par des chaînes de ⅞ et par 3 chaînes de retenue de ⅝.

6° Outre les ouvrages plus haut détaillés, il y a encore une maison ou magasin construite en bois, à la tête de la dite glissoire, pour loger le surintendant et son assistant, avec aussi les outils et matériaux nécessaires à l'entretien des dits ouvrages. Cette maison mesure 24 pieds carrés et est à un seul étage.

Tous ces ouvrages ont été commencés dans le cours de l'année 1857, et complétement terminés en 1860.

J'ose espèrer que ce rapport, avec ceux que doit avoir déjà votre Département, vous donnera une idée à peu près correcte des travaux publics sur la Petite Décharge du Saguenay.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant servitenr,

D. BOULANGER,
Surintendant, Glissoire du Saguenay.

APPENDICE No. 12.

[No. 423.]

RAPPORT DE R. H. SYMMES, SURINTENDANT.

DESCRIPTION DES TRAVAUX DU ST. MAURICE.

BUREAU DU SURINTENDANT DU ST. MAURICE,
Trois-Rivières, 27 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Département des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Pour me comformer à votre circulaire du 15 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information de l'honorable M. le Commissaire des Travaux Publics, une description aussi détaillée que possible des travaux du St. Maurice qui sont sous ma surveillance, montrant leur position, leur étendue, la nature des matériaux employés dans leur construction, l'état des réparations, ainsi que toutes les autres informations qui concernent la rivière et ses travaux. et dont il peut-être nécessaire de donner une juste idée.

Afin de démontrer plus clairement la position et l'étendue des travaux tels qu'il sont actuellement, j'ai, en donnant une description écrite des différentes stations, annexé un plan de chacune d'elle. La plupart de ces plans sont d'après un arpentage et mesurage, et ils seront trouvés exacts.

Avant d'entrer dans les détails, quelques remarques générales sur la rivière St. Maurice et ses travaux ne seront pas hors de propos.

Le St. Maurice, comme on le sait, est une rivière de grande importance ; jusqu'ici son étendue n'a jamais pu être exactement déterminée, mais on croit généralement qu'elle arrose un territoire de plus de 20,000 milles carrés. Son cours passe généralement à travers des localités très-montagneuses, et la rapidité de son courant, l'aspérité de ses chutes et de ses rapides sont telles qu'aucuns travaux, excepté ceux d'une construction solide et permanente, ne peuvent y résister. De fait, je considère qu'en certaines saisons de l'année la rivière est incontrôlable, excepté à son embouchure. Le St. Maurice diffère en cela de l'Outaouais et des autres rivières où se fait le bois de construction. Ici l'on ne trouvera que peu de places où le bois de construction puisse être arrêté ou mis en estacades. Les glissoires ne sont jamais fermées. Les hommes travaillent aux glissoires et aux estacades, la plus grande partie de la saison, autant pendant les nuits que durant le jour. Telles sont les raisons pour lesquelles on ne peut confier ces travaux qu'à des hommes spécialement engagés et payés par le département, ce qui est un item considérable dans le compte du personnel et des dépenses des travaux.

Le St. Maurice se décharge dans le St. Laurent, devant la cité des Trois-Rivières, par cinq canaux séparés, formés par l'Ile-aux-Cochons, l'Ile St. Christophe, l'Ile Caron et l'île Bellerive. A environ 3,000 pieds de son embouchure, il est traversé par deux ponts en bois, construits en 1842-3 par le gouvernement provincial ; celui de la rive-Ouest, à l'Ile St. Christophe, est de 1,400 pieds, et celui de l'Ile à la rive Est a 700 pieds de longueur. Sur la rive Ouest, vis-à-vis l'Ile-aux-Cochons, se trouvent deux grands moulins à scie, maintenant en pleine opération, connus sous le nom de "Moulins Américains" et conduits par J. K. Ward, écuier ; et sur l'Ile Bellerive il y a le moulin à scie de G. Baptiste, écuier, ainsi qu'un chantier dépendant de deux autres moulins considérables, propriété de M. Baptiste, aux chûtes des Grès. Le bois de constructions est expédié des établissements de MM. Ward et Baptiste dans toutes les parties du monde, avec une grande facilité.

Les travaux du St. Maurice ont été commencés en décembre 1851, et depuis des augmentations, d'une étendue limitée, leur ont été faites presques tous les ans. Les travaux depuis décembre 1851 à 1857, ont été exécutés sous la surintendance de S. J. Dawson, écuier. Ceux de 1857 sous la surintendance de Edouard Normand, écuier, et ceux opérés depuis cette époque sous la mienne.

Un grand nombre d'autres travaux sont nécessaires, particulièrement sur les tributaires, tels que la Matawan et la Vermillon. Le commerce de bois sur la rivière augmente rapidement, malgré les obstacles formidables qu'il a à rencontrer. Ceci semblerait indiquer que les ressources du St. Maurice sont loin d'être pleinement développées.

A ces remarques, j'ajouterai que lorsque le bois de construction est une fois apporté des tributaires dans la rivière principale, que les inondations de printemps ont cessé et que la rivière est devenue navigable, je considère que le St. Maurice est un courant très favorable à la descente des billots. Ceux-ci peuvent être descendus présentement sans se briser et sans grande dépense.

Je vais maintenant décrire les travaux aux diverses stations placées sous ma surveillance, en commençant par la

Station No. 1—Embouchure de la Rivière.

Cette station étant la seule sur la rivière où l'eau est contrôlable dans le temps des grandes crues, je la considère d'une bien plus grande importance que toutes les autres ; si les estacades se brisaient ici, la plus grande partie du bois de construction serait perdue ; si les estacades aux autres stations devaient se briser ou si elles ne pouvaient pas être étendues, il n'en résulterait que peu de dommages, car le bois ne s'endommage pas en passant par les chutes dans les eaux très-hautes.

La principale estacade de cette station était d'abord étendue de l'Ile-aux-Cochons à l'Ile Bellerive, directement à travers le courant, et maintenue par trois piliers, comme on peut le voir par le plan No. 1 annexé. Bientôt l'on trouva qu'une estacade ainsi placée ne pourrait, par aucun moyen praticable, être faite de manière à pouvoir tenir ; un plan plus efficace fut adopté. La nouvelle estacade fut commencée à peu près au centre du côté Nord-Est de l'Ile aux Cochons, s'étendant diagonalement à travers le courant à environ 2,700 pieds, touchant à l'Ile St. Christophe par le côté Sud-Ouest ; commençant de là à la pointe supérieure de l'Ile-aux-Cochons, montant le cours à 4,700, par le pont, et touchant à la rive Ouest du St. Maurice, vis-à-vis la ferme de McCabe ; de là commençant à la pointe inférieure de l'Ile St. Christophe, s'étendant à 200 pieds vers l'Ile Caron, à un pilier placé au milieu du chenal ; de là montant diagonalement le cours à 300 pieds, à un pilier sur le côté Ouest de l'Ile Caron, montant le chenal Est à 2,700 pieds, touchant la rive Est à 700 pieds environ au-dessus du pont. Ces estacades sont maintenues par 30 piliers dans la rivière, 16 piliers d'amarrage, 4 piliers d'ancrage et 13 ancres. Les principaux caissons sont construits en pin blanc, de 12 pouces carrés, et ont les dimensions suivantes :—au fond, pour une hauteur de 3 pieds, ils ont 35 pieds carrés et sont couverts d'un bordage de bois de 9 pouces ; ces caissons ont 35 pieds de longueur sur 20 de largeur, les côtés ayant un talus de 2 pouces au pied ; les extrémités sont construites verticalement, l'extrémité inférieure a 3 pieds au-dessus de l'eau haute, et l'extrémité supérieure a 2½ pieds au-dessus de l'eau basse, inclinant à un angle d'environ 17 degrés ; la partie inclinée est revêtue d'un bois de 10 pouces et le caisson est boulonné, à chaque partie par des boulons de fer barbelés d'un pouce, et le tout est rempli de pierre.

Les piliers ont été construits de cette façon afin que les bois s'empile et s'amoncèle sur eux, pour préserver les estacades d'une pression à laquelle autrement celles-ci ne pourraient pas résister.

La plus grande partie de ces travaux comptent maintenant quinze ans ; plusieurs des piliers et des estacades ont besoin d'année en année de réparations considérables.

Les travaux à cette station y compris la propriété et les effets qui les composent, et qui appartiennent au Département, peuvent être brièvement décrits comme suit :—

1o—Piliers dans la rivière.
2o—4 piliers d'ancrage dans la rivière.
3o—16 piliers d'amarrage et poteaux, sur terre.
4o—10,000 pieds linéaires d'estacades larges.
5o—2,350 pieds linéaires d'estacades simples.
6o—10,149 pieds linéaires de cable chaîne, variant de 1 pouce de diamètre et plus, et pesant environ 91,341 livres.
7o—La partie de l'île St. Christophe, située plus bas que le chemin principal et contenant environ 30 acres.

8o—Un magasin de 24 × 36 pieds, dessus érigé.
9o—Toute l'île Caron, contenant environ 8 acres.
10o—Un morceau de terre à la tête de l'estacade, sur la rive Est, contenant environ 6 acres, acheté de McCabe.
11o—Magasin dessus érigé, 30 × 50 pieds.
12o—13 ancres, en moyenne d'environ 8½ qtx. chaque.
13o—2 bacs et 1 barge, avec les cordes, les outils et les autres effets nécessaires pour utiliser les travaux.

STATION No. 2—CHUTE DES GRÈS.

Cette station est située à environ 17 milles de l'embouchure de la rivière. La hauteur de la chute est d'à peu près 44 pieds. Ici les travaux consistent en une estacade principale d'une longeur de 6000 pieds, dont 2,000 pieds ont 3½ à 4 pieds de largeur, et 12 à 15 pouces d'épaisseur ; les 4000 pieds qui restent forment une estacade composée d'une seule pièce de largeur, en pin blanc, et de 12 à 20 pouces carrés. Elle est maintenue par un pilier d'amarrage, de 25 × 20 × 15 pieds, six piliers d'ancrage de 20 pieds carrés et de 10 pieds de hauteur chacun, ainsi que 160 pieds d'une chaîne câble de 1½ pouce, 570 pieds de chaîne de ⅞ de pouce, 150 pieds de chaîne de ⅝ de pouce, 1300 pieds de chaînes d'attache et une petite ancre.

L'estacade part d'un point sur le côté Est de la rivière, à peu près à 7,000 pieds au-dessus des chutes, descend le cours, en traversant graduellement le courant jusqu'à un pilier situé près de la rive Ouest, à environ 1000 pieds au-dessus des moulins de Baptiste. Cette estacade a pour objet de diriger le bois de construction dans le chenal de la chute où il reçoit moins de dommage. Il y a aussi pour protéger le bois de construction, au pied de l'Ile Baptiste, un pilier latèral de caissons d'environ 200 pieds de longueur.

Il y a de plus par le côté Est de la chute, une glissoire inachevée pour le passage des radeaux, mais elle a été abandonnée par le département il y a près de 10 ans ; je ne l'ai pas decrite.

Les ouvrages, à la chute des Grès, n'ont besoin que de quelques réparations. Les estacades, une fois quelles sont placées le printemps, sont facilement tenues libres d'embarras par deux hommes pendant la descente du bois de construction.

STATION No. 3—CHUTE DE SHAWENEGAN.

A cette station, située à 22 milles environ de l'embouchure de la rivière, les travaux sont très considérables et ne le cèdent pas en importance ni en utilité à ceux de la Station No. 1. Ces travaux ont été construits pour deux objets : 1o. faire traverser sans dommage le bois par la chute ; 2o. afin de le retenir au bas de la chute.

Les bénéfices que l'on retire en pouvant ainsi retenir le bois dans la Baie de Shawenegan, sont comme suit :—Ces travaux sont une sauvegarde dans les cas d'accidents aux estacades qui se trouvent à l'embouchure de la rivière ; ils empêchent l'accumulation d'une trop grande quantité de bois dans un même endroit, et permettent à M. Baptiste de séparer les billots nécessaires à ses moulins de la chute des Grès, de ceux qui appartiennent à d'autres personnes. Les travaux de Shawenegan consistent en une suite d'estacades conductrices maintenues par des piliers, des ancres et des chaînes au-dessus des chutes, pour guider le bois à la tête de la glissoire, par une étendue de près de 9,000 pieds linéaires. La glissoire, longue de 600 pieds, reçoit le bois et le décharge au pied des chutes, dans ce qu'on appelle la Baie Shawenegan, où les travaux sont également considérables, consistant en à peu près le même nombre de pieds linéaires d'estacades qu'au-dessus des chutes, et en un grand nombre de piliers inclinés et autres. Ces travaux sont si variés et si nombreux qu'il est impossible, dans les limites d'un rapport raisonnablement long, de les décrire de manière à donner une idée exacte de leur étendue et de leur position. Cependant, un coup-d'œil jeté sur le plan de la station No. 3, annexé, donnera de suite tous les renseignements voulus.

Les piliers inclinés de l'estacade pour retenir le bois, ainsi que les autres piliers et travaux, sont construits comme ceux qui se trouvent à l'embouchure de la rivière et qui ont été déjà décrits.

Les chutes de Shawenegan ont une hauteur d'environ 150 pieds.

Le service de ces travaux, le jour et la nuit, réclame une moyenne d'à-peu-près 16 hommes.

La propriété du Département à cette station peut être décrite comme suit:—

1°—18,000 pieds linéaires d'estacades pour conduire et retenir le bois; la moitié environ de ces estacades ont une largeur de 3 à 6 pieds, et une épaisseur de 12 à 16 pouces, le reste est de 12 à 15 pouces carrés. Une partie de l'estacade n'est pas indiquée dans le plan vu qu'elle est de réserve.

2°—600 pieds linéaires de glissoires, pour le passage des pièces libres.

3°—1,075 pieds linéaires de barrages latéraux et de piliers.

4°—18 piliers inclinés et d'amarrage, comme à la station No. 1.

5°—18 piliers d'ancrage actuellement en usage, et 15 qui ne servent pas; ces derniers ne sont pas indiqués dans le plan.

6°—10,354 pieds linéaires de chaînes (y compris les chaînes d'attache et les chaînes en réserve) de $\frac{5}{8}$ à $1\frac{3}{4}$ pouce de diamètre.

7°—11 ancres (dont 2 ne servent pas) pesant de 3 à 16 quintaux chaque.

8° Une maison de 30 × 36 pieds, une forge et un magasin de 20 × 24 pieds, et une étable de 20 × 24 pieds à la Baie Shawenegan.

9°—Un magasin et une cabane de 20 × 30 pieds, à la tête des chutes.

10°—4 bacs et 3 barges, ainsi que les cordes, les outils et les gréments nécessaires au service des travaux.

Il sera nécessaire de faire, durant cette saison, des réparations considérables aux estacades qui se trouvent au-dessus des chutes.

Station No. 4—Grand-Mère.

A environ 30 milles de l'embouchure de la rivière. La Grand-Mère est une chute d'à-peu-près 40 pieds de hauteur, dans laquelle il y a deux chenaux d'égales dimensions, séparés par une île d'une étendue considérable. La chute du côté Ouest est presque perpendiculaire; celle du côté Est est d'une bien plus grande longueur et beaucoup plus graduelle. La beauté, la magnificence de cette chute et de la scène environnante, ne peuvent que difficilement être surpassés.

Ici les travaux consistaient originairement en une bonne et solide glissoire, située sur le côté Ouest de l'île ci-dessus mentionnée, et d'une longueur de 400 pieds, ainsi qu'en deux grandes estacade conductrices ayant chacune $3\frac{1}{2}$ pieds de large et d'environ 1,700 pieds de longueur; l'une s'étendant diagonalement de la glissoire à travers le chenal Ouest à un point sur la rive Ouest, l'autre s'étendant pareillement à travers le chenal Est à un point sur la rive Est. Cependant, l'expérience prouva que la plus grande partie du bois qui passait par la glissoire tombait dans un remous très violent au pied de la chute, où il recevait beaucoup de dommage et d'où on ne le retirait qu'au prix de fortes dépenses et de grandes difficultés; en conséquence, la glissoire et l'estacade de la rive Est, ci-dessus décrites furent, abandonnées il y a environ sept ans. L'estacade de la rive Ouest à l'île fut maintenue et placée de manière à jeter tout le bois dans le chenal Est, où il passe avec moins de dommages et moins de dépenses. Il y a aussi au pied de la chute, sur le côté Est, un petit mais violent remous dans lequel le bois de construction est quelque peu endommagé en certaines saisons, et pour le détruire on a construit en 1861 deux piliers à angle droit avec le courant. Ces piliers n'ont pas produit l'effet qu'on en attendait; ils sont maintenant dans un état délâbré et je ne conseillerais pas de les réparer. Un quai ou pilier latéral sur la rive, pour empêcher le bois d'aller se heurter sur les rochers, serait plus utile.

Il y maintenant au-dessous de la chute deux estacades simples pour empêcher les billots de tomber dans le remous du côté Ouest: l'une a 676 pieds, l'autre 878 pieds de longueur. Il y a aussi à la tête des Rapides-des-Hêtres, à quatre milles plus bas sur le côté Ouest, une petite estacade simple de 572 pieds de longueur: elle n'est pas indiquée sur le plan.

Quelques réparations sont nécessaires à cette station.

Il faut neuf ou dix hommes pour la pose et le service des estacades quand les eaux sont très hautes; après cela, deux à quatre sont nécessaires durant le reste de la saison

La propriété du Département, aux chutes de la Grand-Mère, consiste en :—

1°—1,552 pieds linéaires d'estacades, 3½ pieds de large, et de 12 à 15 pouces d'épaisseur (100 pieds ne sont pas employés).

2°—2,246 pieds d'estacades simples.

3°—1 glissoire pour le bois de construction, 400 pieds de long.

4°—10 piliers d'ancrage, dont 6 ne servent pas.

5°—2 piliers d'amarr ge.

6°—500 pieds de piliers latéraux et d'écluses.

7°—6 ancres, de 3 à 18 quintaux chaque.

8°—2,442 pieds de chaines, variant de ¾ de pouce de diamètre.

9° Une maison de 30 × 48 pieds; un hangar de 16 × 24 pieds; une étable de 12 × 15 pieds : le tout en bonne réparation.

10° 1 bac, 2 barges, avec les outils et instruments nécessaires pour le service des travaux.

Station No. 5.—Petites Piles.

Situées à trente-trois milles de l'embouchure de la rivière. Les Petites Piles ont une chute de pas plus de six pieds, avec un chenal profond et étroit sur la rive Est. La rive Ouest a un mauvais récif de rochers élevés et raboteux qui faisaient autrefois amasser le bois de construction en grandes quantités quand les eaux étaient hautes; ce n'était qu'avec la plus grande difficulté qu'on parvenait à retirer ce bois et il en coûtait des dépenses considérables. Ici les travaux consistent simplement en un barrage latéral, haut de 6 pieds et long de 250 pieds, qui s'étend du sommet du récif au chenal. C'est une précieuse amélioration. Pas de main-d'œuvre. Cet ouvrage est sous la surveillance du gardien d'estacades aux chutes de la Grand-Mère.

Station No. 6.—Chutes de la Tuque.

Situées à cent milles de l'embouchure de la rivière. Les travaux à cette station consistent en estacades pour retenir le bois, situées à la tête de la chute; elles sont maintenues par 4 piliers d'amarrage et 11 d'ancrage, un barrrage latéral dans la chute et six barrages latéraux dans les remous qui se trouvent en bas. Ils peuvent être ainsi décrits : sur un point de la rive Ouest de la rivière, à un mille environ de la tête de la chute, se trouve un pilier d'à-peu-près 20 pieds carrés sur 12 pieds de hauteur. A ce pilier est attachée une estacade d'environ 3 pieds de large et 3,170 de long, qui traverse graduellement le courant et suit le cours jusqu'à une île située à l'embouchure de la Rivière-des-Bostonais. Là une simple estacade à travers le débouché supérieur de la Rivière-des-Bostonais, d'environ 330 pieds, retenue sur chaque rive par un pilier. Cette estacade, pour retenir le bois a été faite dans un double but: premièrement, ainsi que l'estacade de Shawenegan, comme sauvegarde additionnelle en cas d'accident ; secondement, et surtout, pour retenir le bois qui descend de la rivière principale et de ses tributaires jusqu'à ce que tout le bois en flotte soit arrivé. Ceci empêche les billots d'être détruits par les rochers dans les forts remous qui se trouvent plus bas et de les mettre à flots, quand la rivière déborde, dans les bois et autres endroits inaccessibles.

Jusqu'ici, cette estacade n'a pas rendu autant de service qu'on espère en retirer plus tard, quand le remous Plamandon sera amélioré de manière à retenir la glace. La plus grande partie du bois de construction est ordinairement passée avant que l'estacade puisse être déployée en sûreté.

Les travaux au-dessous sont un barrage latéral considérable près du pied de la chute, partant de la rive Est et long d'à peu près 294 pieds. Dans ce principe, il fut construit pour faire éviter au bois de construction qui passe à la rive-Est les remous violents qui se trouvent plus bas. Des améliorations subséquentes ont rendu ce barrage à peu près inutile ; et, comme il est maintenant dans un mauvais état, causé par les crues du printemps dernier, j'incline à croire qu'il vaudrait mieux l'abandonner.

Au pied de la chute il y a deux vilains remous, un sur chaque côté de la rivière. Là se trouvent les autres travaux. A l'Est il y a un grand pilier ou barrage, haut de 16 pieds et longue, de 622, allant presque parallèlement avec le cours de la rivière et traversant le remous. Il fonctionne bien et constitue une précieuse amélioration. Vers le centre de ce barrage il y a une ouverture avec une chute de 30 pieds ; de chaque côté de l'ouverture, deux barrages

ou piliers latéraux, d'environ 7 pieds de hauteur et 150 de longueur, s'étendent à chaque bord de l'embouchure de l'anse de Quinn, d'où l'on a retiré cette saison une quantité considérable de billots. Ces barrages latéraux ont été construits le printemps dernier.

Sur le côté opposé de la rivière il y a trois piliers d'environ 16 pieds de hauteur et d'une longeur moyenne de 125 pieds ; ils s'étendent de la rive au remous, à angles droits avec le cours de la rivière. Ils ont été placés de cette manière afin de détruire le remous, mais le résultat n'a pas été satisfaisant. La même longueur de barrage, placée comme celui qui se trouve sur le côté Ouest, seraient une grande amélioration.

La propriété du Département des Travaux Publics à cette station, consiste en :—

1°—3,500 pieds linéaires d'estacades pour retenir le bois.
2°—4 piliers d'amarrage.
3°—1,591 pieds linéaires de barrages et de piliers latéraux.
4°—11 caissons d'ancrage.
5°—Environ 2,000 pieds de chaînes, de $\frac{5}{8}$ et de $\frac{3}{4}$ de pouce.
6°—Une maison de 24 × 34 pieds ; 1 hangar ; 1 bac ; 1 barge avec les agrès nécessaires pour les travaux.

Il faut environ 10 hommes pour la pose des estacades ; et ensuite quatre hommes seulement, non compris le gardien, jusqu'à ce que le bois de construction ait passé.

Station No. 7—Remous de Plamondon.

A cent six milles de l'embouchure de la rivière. Les seuls travaux à cette station sont deux piliers de 25 pieds carrés chacun, et de 25 pieds de hauteur. La glace dans le remous de Plamondon s'accumule, durant l'hiver, et forme une épaisseur de 15 pieds. Cette glace échouant, jusqu'à ce que l'eau s'élève sur les bancs de sable, les estacades à la chute La Tuque ne peuvent pas être posées avant qu'elle ait passé. Des tentatives ont été faites pour retenir la glace dans le remous par la construction des deux piliers en question. Un de ces piliers a été fortement endommagé dans le mois de mai dernier par l'amas de glace dont il vient d'être parlé, et l'on croit que deux autres piliers sont nécessaires pour arrêter la glace.

A cette station, la dernière sur la rivière principale, il n'y a pas de manœuvres. Elle est sous le contrôle du gardien de La Tuque.

Station No. 8—Chute des Iroquois—Rivière Vermillon.

A cent vingt-cinq milles de l'embouchure du St. Maurice. Les travaux à cette station commencent à environ un mille de l'embouchure de la rivière et s'étendent à des intervalles de 6 ou 7 milles en montant la rivière. Les premiers sont à la tête des rapides du petit Vermillon. Ils consistent en un barrage incliné d'environ 246 pieds de long et 8 pieds de haut, depuis la rive Nord à une île dans la rivière, et qui amène toute l'eau dans le chenal Sud. Sur le côté opposé il y a un petit barrage de 55 pieds de long et 4 de haut, qui s'étend à une autre île près de la rive sud.

Ensuite vient un barrage latéral incliné, de 80 pieds de longueur et 7 de hauteur, dans les rapides du Grand Vermillon. Il s'étend de la rive Nord, en traversant en partie le courant. Il a été construit pour empêcher le bois de construction de s'amasser sur les grands galets qui se trouvent plus bas.

Après cela, viennent les ouvrages de la chute des Iroquois. Ils consistent en une glissoire, longue de 550 pieds, avec un barrage à la tête ; un barrage à travers la rivière, une glissoire de 191 pieds, un pilier d'amarrage et 1027 pieds d'estacades pour conduire le bois. La hauteur de la chute est d'à peu près 40 pieds.

A environ un demi mille plus haut il y a une estacade de 1650 pieds de long pour retenir le bois, un pilier d'amarrage, un caisson d'ancrage, deux ancres et 2,657 livres de chaînes de $\frac{1}{2}$ et $\frac{5}{8}$ de pouce.

La propriété du Département à cette station consiste en :—

1°— Une glissoire pour le bois de construction, 550 pieds de longueur.
2°— 2,677 pieds linéaires d'estacades.
3°— 620 pieds linéaires de piliers et de barrages latéraux.
4°— 2 piliers d'amarrage.
5°— 1 caisson d'ancrage.

6°— 2,657 livres de chaînes.

7°— Une cabane et un hangar construits en billots ronds, ainsi qu'un bac avec les agrès ordinaires.

La plus grande partie de ces effets, à la chute et au-dessus, a été achetée, de bonne heure en 1866, de M. Quinn, Gouin, Broster et autres, pour la somme de $2,695.52. Une partie considérable du bois du St.Maurice vient maintenant du Vermillon.

Cette année, la quantité en a été si considérable, que cela a dû affecter passablement quelques-uns des travaux. Je n'ai pas encore visité le Vermilion, mais d'après les rapports que j'ai reçus, je suis d'opinion qu'une nouvelle glissoire, au lieu des réparations considérables à l'ancienne, sera nécessaire avant qu'une autre saison ne soit écoulée.

Dans les plans annexés qui ont une échelle, les contours de la rivière sont probablement exacts, car ils ont été tracés d'après un arpentage.

Cependant, plusieurs des travaux y sont placés de vue, et il pourrait se faire qu'ils ne correspondent pas exactement avec l'échelle. Pour éviter tout malentendu à cet égard, j'ai fait mesurer toutes les estacades, barrages, etc., et j'ai marqué sur les plans la largeur de chacun d'eux. Par conséquent, l'on verra que la longueur des estacades, barrages, etc., telle que marquée en chiffres, est exacte, bien qu'elle paraisse avoir plus ou moins, si on les mesure avec l'échelle.

Je me suis efforcé de donner une description des travaux aussi minutieuse et exacte que possible sans encourir beaucoup de dépense.

En soumettant respectueusement ce que dessus,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. R. SYMMES,
Surintendant.

APPENDICE No. 13.

(No. 86,043.)

RAPPORT DE M. HORACE MERRILL, SURINTENDANT,

DESCRIPTION DES TRAVAUX SUR LA RIVIERE DES OUTAOUAIS.

BUREAU DU SURINTENDANT DES TRAVAUX DE L'OUTAOUAIS,
Outaouais, 17 juin 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire des Travaux Publics.

Monsienr,—J'ai l'honneur de transmettre au Département une description des travaux qui sont sous ma surveillance, montrant les dimensions, etc.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
HORACE MERRILL.

BARRAGES À CARILLON.

A la station de Carillon, qui est à 68 milles en aval de cette cité, une amélioration lour faire descendre le bois carré, les madriers et les billots de sciage, a été demandée en p857 par ceux qui sont concernés dans le commerce. On trouvait qu'en certaines saisons de l'année l'eau était si basse dans les rapides que la descente des radeaux était très dispendieuse et offrait de grands dangers.

Pour obvier à cet inconvénient, on construisit, au coût de $26,563, un barrage de coffrage de 300 pieds de long. Depuis la construction de ce barrage, le passage des trains de bois, à cette station, s'est effectué sans beaucoup de difficulté ni de danger. En faisant cette construction, on voulait empêcher l'eau de s'étendre dans les rapides, et en retenir entre le barrage et le rivage une quantité suffisante pour former un chenal artificiel pour le passage des trains de bois.

Description.—Barrages de coffrage, avec revêtement en bois, remplis de pierres, longs ensemble de 300 pieds ; hauteur moyenne, 8 pieds ; largeur, 18 pieds.

STATION SUD DE LA CHAUDIÈRE.

A la station Sud de la Chaudière, avant que le gouvernement eut fait des améliorations spéciales ponr l'avantage du commerce de bois, M. George Buchanan avait construit, en 1832, une glissoire entre les Iles Albert et Victoria d'un côté, et l'île Chaudière de l'autre ; mais comme le commerce augmentait, des facilités additionnelles furent requises et, en 1845, le gouvernement fit construire les glissoires qui servent actuellement. Avant l'entreprise de M. Buchanan, le bois de construction passait par la Grande Chaudière et s'amassait dans une estacade placée au-dessous, vis-à-vis le village de Bytown.

En 1851, des requêtes furent présentées au gouvernement du jour pour obtenir le privilége d'employer le pouvoir d'eau de cette station à des entreprises manufacturières ; et un arpentage hydrographique fut fait sous la direction du soussigné. Pour donner la quantité d'eau nécessaire, des barrages et déversoirs furent construits en 1854. Les acquéreurs de ces lots d'eau étaient particulièrement des personnes engagées dans la manufacture de bois scié, et dans aucune partie de la province ces moulins n'ont de supérieurs soit sous le rapport de la quantité du bois qu'on prépare, soit par leurs mécanismes améliorés. Comme preuve des progrès de cette branche d'industrie, il est bon de dire qu'en 1854, il n'est arrivé à cette station qu'environ 500 billots de sciage, tandis que dans la présente saison, le nombre sera bien près de 500,000.

En outre des moulins à scies, il y a des ateliers de machinistes, des moulins à farine et une variété considérable d'autres établissements manufacturiers.

Cette station a de plus, de nombreuses estacades qui permettent, en certaines circonstances, de faire descendre le bois avec une sécurité que l'on n'aurait point autrement.

Le pont suspendu de l'Union, qui relie le village de Hull et la ligne des ponts de bois aux limites de la cité d'Outaouais, a été construit en 1843-44, au coût de $65,448 79.

Ce pont est le troisième jeté sur la rivière en cet endroit. Les deux autres, qui étaient de frêle construction n'ont pas duré longtemps. Le pont actuel a été fait sous la direction de Samuel Keefer, écuier, alors ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, et il est tel qu'on peut affirmer qu'il durera encore de longues années à venir. La ligne des ponts de bois (à l'exception du pont de Pooley) ayant été renouvelée récemment, durera, en toute probabilité, encore dix ans.

Liste des travaux à cette Station.

Estacades pour conduire le bois carré (maintenues par 6 piliers), longueur d'ensemble		3,234	pieds.
Estacades pour retenir les billots de sciage (7 piliers)		4,389	"
Première glissoire, 26 pieds de largueur	longueur	150	"
Deuxième "	"	380	"
Troisième "	"	278	"
Quatrième "	"	66	"
Barrage à pertuis	"	2,607	"
Empellement et barrage (12 × 18 pieds) pour glissoire	"	148	"
Estacades, de 3 pièces, à l'entrée de la 1ère glissoire	"	957	"
Estacades, de 6 pièces, du pied de la 1ère à la tête de la 2ème glissoire	"	264	"
Pont de bois à la tête de la 2ème glissoire	"	82	"
Estacades, de 12 pièces, entre la 2e et la 3e glissoire	"	429	"
Estacades, de deux pièces entre la 3ème et la 4ème glissoire	"	825	"
Digue en pierre à la tête de la 4ème glissoire, 6 pieds de haut	"	214	"
Barrage en pin, de l'île Coffin à l'île Albert	"	66	"
" en pierre, depuis l'île Coffin à la tête de l'île Victoria, 10 × 10 pieds	"	346	"
Empellement à 6 vannes, de l'île Albert à l'île Chaudière, 14 pieds de hauteur	"	82	"
Empellement, 20 pieds de hauteur, entre l'île Chaudière et le barrage principal, avec un hangar	"	115	"
Barrage à pertuis, 12 pieds de hauteur, de l'île Chaudière à l'île Victoria	"	330	"
Pont de bois entre le rivage et l'île Chaudière, 25 pieds 6 pouces de large	"	482	"
Pont latéral entre le pont principal et l'île Victoria, 36 pieds de large	"	39	"
Pont latéral entre le pont principal et l'île Albert, 36 pieds 8 pouces de large	"	105	"
Pont de Pooley, cité d'Ottawa, 24 pieds de large	"	148	"
Pont suspendu Union (partie suspendue 227 pieds) 23 pieds 6 pouces de large	"	229	"

Maison de péage sur la réserve du pont de l'Union (en pierre); maison de la station (en bois) pour le gardien de la glissoire.

Station de Hull.

A la station de Hull, du côté Nord des chutes de la grande Chaudière, feu Philemon Wright, Ecr., qui fut le pionnier du commerce de bois sur la rivière Outaouais, avait construit, en 1829, une glissoire pour le passage du bois de construction, et en 1849, on ugea qu'il était désirable que des travaux d'une telle importance fussent sous le contrôle

du gouvernement ; en conséquence, Sa Majesté, représentée par l'honorable Etienne P. Taché, commissaire-en-chef de Travaux Publics, devint possesseur de la glissoire moyennant $40,000. Dès 1806, M. Wright fit du bois dans le district d'Outaouais, et le premier radeau qui passa sur cette rivière lui appartenait.

A cette station, les estacades et les barrages latéraux sont très considérables ; ils servent à détourner le bois des grandes chutes qui se trouvent dans le voisinage immédiat.

Comme à Outaouais, sur le côté Sud de la rivière, les pouvoirs d'eau de Hull peuvent servir aux entreprises manufacturières ; ils font partie de la propriété de la succession Wright, et les héritiers les ont récemment vendus à des capitalistes industriels.

Travaux à cette Station.

Estacade maintenue par 6 piliers et conduisant le bois à la glissoire	(longueur)	2,376	pieds.
Pilier de défense, en pierre, à l'entrée de la glissoire, 10 × 18 ×	"	594	"
Barrage latéral en pin, au pilier de défense, 5 pieds de hauteur ×	"	346	"
Digue en pierre cimentée, faisant partie du côté d'un canal qui conduit à la glissoire, 8 × 8 ×	"	280	"
Estacade de six pièces depuis la digue en pierre jusqu'à la tête de la glissoire	"	173	"
Barrage latéral en pin, à la tête de la glissoire.....	"	90	"
Glissoire supérieure pour radeaux 26 pieds de large	"	443	"
" inférieure " "	"	125	"
Barrage latéral à la tête de la 2ème glissoire, 9 × 10 ×.	"	58	"
Barrage en pierre entre l'île et le rivage, 10 × 18 ×.	"	49	"

PETITE CHAUDIÈRE.

Pour éviter les retards qui se faisaient nécessairement éprouver lorsque la masse du bois du haut de l'Outaouais arrivait dans les rapides du Chêne—le Chenal du côté Nord n'étant pas aussi avantageux que celui du côté Sud pour le flottage du bois, ce qui faisait que la plus grande partie du bois se rendait à la glissoire de la Chaudière Sud—on crut devoir, en 1857, en réponse à une requête signée par les intéressés dans cette industrie, améliorer le chenal Nord de la rivière pour la descente des radeaux, et décharger ainsi la glissoire d'Outaouais d'une partie du bois qui aurait autrement passé par là. Dans ce but, une glissoire pour radeaux fut construite par la rive Nord de la Petite Chaudière, adjacente au canton de Hull ; et, plus tard, une excavation fut pratiquée dans le roc au-dessus de la glissoire ; ces deux ouvrages peuvent être considérés comme faisant partie de la glissoire de Hull.

Les travaux à cette Station sont :—

Longue jetée de défense, de pin, au-dessus de l'île 8×10×	300	pieds.
Estacade reliée à l'île ci-dessus et maintenue par 2 piliers.....	400	"
Barrage au-dessous de l'île, 12×18×	400	"
Glissoire pour radeaux, 26 pieds de large.....	140	"
Barrage latéral depuis l'île jusque dans la rivière, 4 pieds de hauteur.....	300	"

REMOUS.

Les estacades et piliers du Remous sont situés sur la rivière des Outaouais, à quatre milles environ de la cité. Leur construction, en 1857, était devenue nécessaire parce que les radeaux de bois carré se brisaient fréquemment, ainsi que les estacades pour billots de sciage qui se trouvaient dans une proximité dangéreuse des rapides en aval. L'utilité de ces travaux qui protégent une propriété précieuse depuis qu'ils sont en opération, est devenue visible à tous ceux qui font le commerce de bois sur l'Outaouais. C'est une estacade simple maintenue par 5 piliers ; sa longueur est de 7,920 pieds.

Chats.

A la station des Chats, 33 milles au-dessus de la cité, une glissoire pour radeaux a été construite par feu M. George Buchanan, pour racheter une chute de 42 pieds. Pour les mêmes raisons qui lui firent acheter la glissoire de Hull, le gouvernement reprit possession de cette glissoire à l'expiration du bail consenti à M. Buchanan par les autorités ; depuis qu'ils sont sous la direction de votre Département, les travaux ont été reconstruits, agrandis et améliorés, et la glissoire est la plus utile de toutes celles qu'il y a sur l'Outaouais.

Les travaux à cette place consistent en :—

Pilier de défense sur l'île, à l'entrée, 10 pieds × 12.....	175	pieds de largeur.
Barrage, 12 pieds de haut, à la tête de l'île Victoria à travers le chenal où passe le bois	250	" "
Pilier formant l'empellement d'entrée, à l'extrémité supérieure du canal, largeur 26 pieds,—hauteur 12 pieds.		
Canal conduisant à la glissoire.....	1700	" "
Glissoire pour radeaux, largeur 26 pieds.....	350	" "
Maison du sous-maître de glissoire.		

Tete des Chats.

A la tête des rapides des Chats, à trois milles plus haut que la station en dernier lieu mentionnée, trois piliers d'amarrage, 18 × 20 pieds, ont été construits en 1857. Avant de descendre les rapides, les trains sont amarrés à ces piliers, et les radeaux sont détachés et passent dans la rivière. Deux de ces piliers ont été endommagés ce printemps par le départ de la glace du lac des Chats ; mais les réparations ne peuvent être faites avant la saison des eaux basses.

Chenaux.

L'estacade des Chenaux est située dans les rapides à la tête du Lac des Chats et à 5½ milles en aval du village de Portage du Fort. Elle est maintenue en position par des caissons ancrés et des piliers. L'augmentation du commerce de bois scié ainsi que l'affluence croissante du bois carré des coupes les plus éloignées sur l'Outaouais et ses tributaires, ont rendu nécessaire en 1860, la construction de l'estacade des Chenaux. Les améliorations à cette station, y compris les différentes modifications que, d'après l'expérience, on a jugé utiles dans le placement des estacades, ont eu pour effet de conduire en lieu sûr une propriété précieuse qui autrement aurait fait naufrage et se serait éparpillée sur toute l'étendue du lac des Chats, pendant les tempêtes qui sont fréquentes ici. C'est une estacade de 6,230 pieds en longueur ; elle est attachée à quatre caissons ancrés.

Portage du Fort.

A la station du Portage du Fort, environ 55 milles au-dessus de la cité, il y a des rapides et une chute de 20 pieds. A un point si important, les premiers fabriquants de bois s'employèrent à faire disparaître les obstacles, et, en 1838-39, M. Hugh Bolton construisit dans ce but une glissoire à radeaux ; mais ses efforts ne furent pas couronnés du succès qu'une entreprise aussi louable semblerait mériter, car je suis informé qu'à aucune station sur cette rivière il n'y a de plus grands dangers pour la vie et la propriété qu'à cette glissoire.

Les crues du printemps de 1840 ont déplacé les travaux, mais ils furent reconstruits en 1841 par M. Poupore, senr., qui les transféra à votre Département vers l'année 1845 ; qu'il ait été rémunéré ou non, c'est ce que je ne puis dire.

Une nouvelle glissoire fut construite par le gouvernement en 1852, de laquelle on a obtenu les meilleurs résultats.

Travaux à cette Station :

Estacade conductrice à l'entrée de la glissoire (dont les pièces, sur une longueur de 100 pieds, sont en 3 morceaux et en deux sur les 610 autres pieds) maintenue par 4 piliers.....	710	pieds en longueur
Glissoire pour radeaux (26 pieds de large).....	350	"

La Montagne.

A la station de la Montagne, environ six milles plus haut que le Portage du Fort, la descente du bois rencontre un obstacle : ce sont des chutes et un rapide de 20 pieds de haut. En 1843-4, une glissoire pour radeaux fut construite pour l'avantage des marchands de bois. Le principe qui avait d'abord présidé à sa construction était défectueux, et elle a dû être depuis allongée et améliorée. On a trouvé qu'un second empellement était très désirable, afin de diminuer la vitesse qu'avait l'eau lorsqu'il n'y avait qu'un seul de ces régulateurs. Un long pilier de garde fut construit en aval de l'issue de la glissoire, afin de neutraliser les effets d'un fort remous ou courant transversal qui nuisait beaucoup au passage du bois. La différence entre les niveaux d'eau haute et basse à cette place est d'environ 13 pieds.

Les travaux à cette Station sont :—

Estacade conductrice, de deux pièces, à la tête de la glissoire....	297 pieds.
Pilier de pin, 14×16, et empellement (largeur).....	26 "
Glissoire pour radeaux, 26 pieds de large.....	572 "

Calumet.

Aux chutes du Grand Calumet, 9 milles au-dessus du Portage du Fort et 64 milles de cette cité, une difficulté formidable existait avant 1843-4, dans le passage du bois, et le gouvernement, vers cette époque, fit construire à grands frais deux glissoires pour radeaux et les estacades conductrices nécessaires, afin que les radeaux pussent éviter les chutes et chenaux embarassés dont la différence de niveau s'élève jusqu'à 56 pieds. On se trompa dans le placement des seuils des glissoires de cette station, mais on a remédié à ces défauts par des modifications et réparations subséquentes, et on a fait beaucoup durant ces dernières années pour améliorer le passage du bois en allongeant et étendant les piliers latéraux et autres entre la tête des glissoires supérieures et le pied des glissoires inférieures.

Avant que les glissoires du Calumet fussent mises en opération, feu M. David Moor, senr., avait obtenu du gouvernement la permission d'améliorer le chenal du Rocher Fendu, sur le côté opposé de l'île Calumet. Il préleva un péage sur tout le bois qui passait par ses ouvrages, mais bientôt les fabriquants de bois s'aperçurent que les arrangements faits pour leur avantage ne correspondaient point aux exigences du commerce, et, sur leur requête, le gouvernement fit améliorer le nouveau et le plus important chenal, communément appelé le chenal du Calumet, comme débouché pour les grandes quantités de bois venant des forêts du haut de l'Outaouais.

Les héritiers de M. Moor, reçurent dans la suite des compensations sur la recommandation des arbîtres provinciaux, à cause de l'ouverture au public des glissoires du gouvernement au Calumet avant l'expiration de son bail du chenal du Rocher Fendu.

Travaux du Calumet.

Estacade, de 6 pièces, à l'entrée de la glissoire, maintenue par un pilier et une ancre pesante.....	360 pieds.
Canal creusé dans le roc solide, sur une largeur moyenne de 30 pds.	300 "
Empellement au centre du canal.....	26 "
Grand basin et un canal de décharge.	
Estacade à 2 pièces, dans le bassin, conduisant à la tête de la grande glissoire.....	221 "
Glissoire supérieure pour radeaux 26 pieds.....	530 "
Pilier de garde, du pied de la 1ère à la tête de la 2ème glissoire, 18 × 20 ×	250 "
Estacade conductrice à 2 pièces..	80 "
Glissoire inférieure, largeur, 26 pieds	126 "
Pilier de garde, sur le côté Sud, depuis le pied de la glissoire.....	420 "
" " " Nord " " "	140 "

Joachims.

Aux rapides Joachims, à environ 140 milles au-dessus de la cité, il y a une chute de 28 pieds; pour l'éviter, des travaux ont été commencés en 1843-4, et durant l'hiver de cette année-là ainsi que pendant ceux des années suivantes on dépensa environ $18,000; mais ces travaux étant défectueux, ils furent emportés en différents temps par les crues du printemps. Ils furent reconstruits en 1847-8 avec quelques additions, et pendant les années 1854 et 1861 l'entrée de la glissoire fut améliorée par l'excavation d'un chenal dans le roc. C'est le plus haut point sur cette rivière où des travaux du gouvernement aient été construits, excepté au Rocher Capitaine, où le roc fut miné en 1854, afin de former un chenal navigable pour les radeaux à travers un rapide qu'il y a en cet endroit.

Travaux aux Joachims.

Barrage Nord de la glissoire supérieure, 12×16×	140 pieds.
" Sud " " hauteur, 12 pieds	107 "
Glissoire supérieure, largeur, 26 pieds	37 "
Estacade entre la glissoire (simple,) maintenue par 4 piliers	990 "
Barrage Nord de la glissoire inférieure, 12×16×	157 "
" Sud " " hauteur, 12 pieds	206 "
Glissoire inférieure largeur, 26 pieds	297 "
Pilier de garde au pied de la glissoire, côté Nord, 10×12×	123 "
" " Sud "	41 "

Gatineau.

La rivière Gatineau est le plus grand des tributaires de l'Outaouais, et son confluent est à une distance d'environ deux milles au-dessous de la cité. Son parcours est de 400 milles et on estime que son bassin couvre environ 900 milles carrés de territoire.

Les coupes de la Gatineau, dans les premières années du siècle présent, ne donnaient pas seulement de grandes quantités d'excellent bois carré, mais encore un nombre immense de billots de sciage aux grands moulins qui se trouvent sur son parcours, à Hawkesbury sur l'Outaouais, et à d'autres places. Le rendement a toujours continué depuis, et le nombre des billots, particulièrement, a tellement augmenté que près de 300,000 pièces de bois de ce genre flottent tous les ans aux estacades et travaux du gouvernement à l'embouchure de la rivière. Le bois est mis à flot par pièces à l'embouchure de la rivière et dirigé par le canal Gatineau dans l'étang de sûreté, et de là par une décharge dans le chantier des radeaux, par la rive Nord de l'Outaouais.

Les travaux du gouvernement sont tous situés à 1½ mille ou à peu près de l'embouchure de la Gatineau, et furent construits en 1848. Depuis cette époque, cependant, ils ont été considérablement augmentés et fortifiés, afin de répondre au rapide accroissement du commerce sur cet important tributaire. Les ouvrages peuvent être décrits comme suit :—

Estacade conductrice à 6 pièces (maintenue par 8 piliers, grandeur moyenne, 700 pieds double 1,300 pieds.	30×30×40 pieds.) 2,000 pieds.
Vieux canal (y compris le pont qui le traverse), entre la rivière et l'étang	2,191 "
Nouveau " " " "	880 "
Estacade de division dans l'étang, attachée à 8 piliers d'ancrage	1,953 "
Estacade à l'entrée de la décharge	185 "
Ancre et plate-forme flottante dans le chantier des radeaux, près de la jonction de la décharge et de la rivière Outaouais.	

La Rivière Madawaska.

Ce tributaire très important de l'Outaouais tombe dans celle-ci, du côté Sud, à l'endroit connu sous le nom de lac des Chats, à 40 milles environ au-dessus de cette cité, après un cours d'à peu près 250 milles.

Son bassin a une étendue d'au-delà 4,000 milles carrés, et sur ses rives on trouve les meilleurs pins blanc et rouge qu'il y ait sur le continent.

Les ressources de ce précieux territoire ont été si vastes que, quoiqu'il ait pendant près de 30 ans fourni aux marchés de Québec et d'ailleurs des quantités très considérable de bois de première qualité, ses produits semblent être, aujourd'hui encore, inépuisables.

Sur une grande étendue de son parcours la rivière n'est qu'une succession de rapides, de chutes, de courants et de fort remous, particulièrement quand elle déborde. Afin de pouvoir transporter leur bois de construction dans la rivière des Outaouais sans trop de retards et avec le moins de dommages possible, les premiers exploitants sur la Madawaska se trouvèrent dans la nécessité de construire à leur frais des travaux temporaires sur cette rivière.

Dans le but d'avoir une organisation plus efficace et de meilleurs règlements, la Compagnie d'améliorations de la rivière Madawaska fut formée en vertu de l'acte relatif aux améliorations des rivières. Pendant longtemps ses travaux rendirent de grands services dans le haut de la rivière ; plus tard, cependant, on négligea de les réparer et ils tombèrent en discrédit.

Dans l'hiver de 1843-4, le gouvernement provincial vint au secours du commerce et commença les glissoires et estacades à la Haute Chute, ainsi que les barrages et piliers à la Chute Escarpée ; il fit de plus d'autres arrangements pour le passage du bois de construction entre cet endroit et l'embouchure de la rivière, distance d'environ 35 milles.

La glissoire de la Haute Chute ne produisit aucun bon résultat pendant les deux premières années, parce que le fond était trop élevé pour que le bois pût y passer. Les ouvrages de la Chute Escarpée ne réussirent pas non plus, et on dut les abandonner.

Dans l'hiver de 1845-6, on commença leur reconstruction, et après avoir élevé la rivière de 12 pieds au moyen d'une digue à la tête de la Haute Chute, on eut de l'eau en abondance pour la petite glissoire, et ce formidable obstacle à la descente du bois fut vaincu. Plusieurs barrages latéraux ont été construits plus en aval du cours pour inonder les battures dangereuses et empêcher l'amas du bois dans les cheneaux. En 1854, une glissoire pour radeaux et un système d'estacades furent mis en usage à Arnprior.

Le bois de construction et les billots de sciage qui descendent la Madawaska flottent libres jusqu'à ce que qu'ils atteignent l'estacade à l'embouchure de la rivière, où les pièces de bois sont réunies, mises en radeaux puis en trains ; et les billots sont mis dans les estacade pour parvenir en sûreté dans l'Outaouais, à leur lieu de destination.

Ruisseau Opeongo.

Il tombe dans la rivière Madawaska à 106 milles environ de son embouchure. En 1865-6, ce cours d'eau fut amélioré par la construction de trois barrages avec des glissoires qui les traversent, et par la réparation et le placement de barrages latéraux pour donner un volume d'eau plus considérable et pour permettre ainsi aux possesseurs de coupes et fabricants de bois, dans cette région lointaine, de transporter sur les marchés les produits de leur industrie. Ces améliorations, qui s'étendent sur environ 3 milles de ce ruisseau, sont situées entre le lac Victoria et l'embouchure du ruisseau, dont, en moyenne, ils sont éloignés d'environ 10 milles.

Les dimensions des ouvrages sont comme suit :—

1—*Embouchure de la Rivière.*

Estacade, (maintenue par 19 piliers et deux caissons d'ancrage,) dont 1,291 pieds sont à 2 pièces de 16 × 16, et le reste d'une pièce..... 6,265 pieds.

2—*Arnprior.*

Estacade de sûreté au-dessus du pont.....	400	"
Pont de bois sur la rivière.....	182	"
Estacades conductrices à la tête de la glissoire.....	377	"
Barrage de la rivière.....	250	"
Glissoire pour radeaux large de 26 pieds.....	180	"
Pilier de garde, côté Ouest au-dessous de la glissoire.....	180	"

3—*Rapides Plats.*

Barrage incliné, côté Nord	500	pieds.
" " côté Sud	300	"

4—*Ile Balmer.*

Barrage incliné	116	"

5—*Burnstown.*

Estacade, maintenue par 3 piliers	700	"

6—*Rapides Longs.*

Barrage, avec une vanne pour le passage du bois.

7—*Springtown.*

Estacade maintenue par 4 piliers	740	"

8—*Lac Calabogie.*

Estacade, double maintenue par 2 piliers	3,040	"
Estacade au pied du lac	600	"

9—*Grandes Chutes.*

Estacade principale à 10 pièces maintenue par 4 grands piliers	692	"
Barrage à la tête de la chute	300	"
Glissoire pour les pièces libres, 6 pieds de large, 60 de chute	1,200	"
Estacade, maintenue par des piliers au pied de la glissoire	355	"
Deux barrages au-dessous du pied de la glissoire	140	"
Six barrages inclinés, à et près de la Chute Barrett	790	"

10—*Chute Raboteuse.*

Barrages sur le côté Sud, à la tête de la chute	550	"
Pilier adjacent à la tête de la chute	150	"
Barrage incliné adjacent au pilier	77	"
" à la tête de la chute, côté Nord	80	"
Pilier du remous au pied de la chute	300	"
Estacade entre Chute Raboteuse et les Grandes Chutes	1,950	"

11—*Rapides Boniface.*

Barrage incliné au-dessous des rapides (10 pieds de haut)			× 70	"
" aux rapides	10	"	×100	"

12—*Ile aux Canards.*

Deux barrages inclinés	10	"	× 80	"

13—*Chute de Bailey.*

Barrage incliné, côté sud	10	"	×180	"
" "	10	"	× 70	"
" côté Nord	10	"	×150	"

14—*Rapides la Chaîne.*

Estacade, maintenue par 4 piliers et 3 îles, à la tête de la glissoire	3,960	"
Glissoire pour pièces, 6 pieds de large	250	"

Ruisseau d' Opeongo.

Barrage, avec glissoire, 40×10 pieds	19	pieds de haut	×	80	pieds de long.
" " "	10.9	"	×	84	"
" " "	16.6	"	×	96	"
Barrage latéral	5.	"	×	39	"
"	6.	"	×	50	"
"	5.6	"	×	78	"

Coulonge.

La rivière Coulonge tombe dans l'Outaouais, du côté Nord, à 80 milles environ au-dessus de cette cité, après un cours de 160 milles. Elle baigne une étendue d'à peu près 1,800 milles carrés. On y a fait du bois pendant un grand nombre d'années, mais ce ne fut que lorsqu'une glissoire de 2,956 pieds en longueur fut construite, durant l'hiver de 1864-5, aux grandes chutes et rapides, à 5 milles environ de l'embouchure de la rivière, pour le flottage des pièces libres, qu'il fut possible de faire descendre le bois de construction de toutes sortes, par cette station, sans en endommager ou perdre une grande partie. Les exploitants de cette localité avaient fait certaines améliorations aux grandes chutes, consistant en une glissoire, pour le passage des pièces libres, qui fut mal placée et qui était trop courte ; une estacade conductrice et des piliers à la tête de la glissoire, ainsi que certains barrages dans les rapides, au-dessus de la chute ; mais. quoique ces améliorations aient entraîné de grandes dépenses, elles ne furent utiles qu'à un degré très limité.

A une grande distance au-dessus des grandes chutes, la rivière est tout ce que l'on peut désirer de mieux pour le flottage du bois, mais il se rencontre quelques chutes que les intéressés ont dû éviter à l'aide de digues. Le système de flottage du bois en pièces isolées prévaut sur cette rivière, ainsi que sur ses tributaires, et le bois est amassé dans l'estacade à l'embouchure, où il est mis en radeaux.

Des quantité considérables de très bon pin blanc et rouge sont prises de cette rivière, et il en sera probablement ainsi pendant de longues années à venir.

Les travaux de la rivière Coulonge consistent en :—

Glissoire pour le passage des pièces libres, 8 pieds de large....	2,956 pieds.
Barrage incliné, à la tête de la chute, hauteur moyenne, 6 pieds.	173 "

La Rivière Noire,

Du côté Nord, se jette dans l'Outaouais, à 9 milles environ au-dessus de l'embouchure de la rivière Coulonge, et près du pied du chenal Culbute formé par l'île des Allumettes, qui divise la rivière de l'Ottawa en deux chenaux. Sa longueur est de 128 milles, et le territoire qu'elle baigne a 1,120 milles carrés environ.

Les travaux y furent entrepris par feu M. Poupore, senr., dans le dessein de diriger le bois en bas des grandes chutes, près de l'embouchure, et ils ont dernièrement été achetés de M. Poupore, M. P. P., par le gouvernement. Ils consistent en :—

	Longueur.
Estacade à l'embouchure de la rivière.	
Glissoire pour le passage des pièces libres, 6 pieds de large, aux grandes chutes, à 1 mille environ de l'embouchure.....	873 pieds.
Pilier de conduite, 8 pieds de haut, 18 de large	346 "
Barrage incliné, 5 pieds de haut.	135 "
Estacade pour retenir les pièces libres	877 "
" " à travers la rivière, à un demi mille au-dessus de la glissoire.....	262 "

Pétéwawa.

La rivière Pétéwawa, du côté Sud, a son confluent avec l'Outaouais à 110 milles au-dessus de la cité. Longueur, 138 milles ; territoire baigné, 2,200 milles carrés.

De la source à l'embouchure de cette rivière on rencontre des rapides, des courants et des chutes, à de courts intervales les uns des autres. On y a fait du bois depuis un grand nombre d'années, et, comme sur la Madawaska, les exploitants, dans les premiers temps du commerce, ont construit à leurs dépens les barrages temporaires, etc., que leurs affaires, alors retreintes, exigeaient. Sur la principale passe de la Pétéwawa, à une distance de 5 milles de son embouchure, 4 glissoires pour le passage des pièces libres, avec les barrages et estacades conductrices nécessaires, ont été construites par le gouvernement en 1857-8.

Le bras Nord de ce cours d'eau fut plus tard amélioré aux frais publics, et deux grands barrages à réservoir furent construits aux rapides Thompson et au lac des Cèdres, pour

retenir les eaux de la chaîne des grands lacs qui se trouvent dans le voisinage. La conformation particulière du lit et des rives de la rivière avait rendu des travaux nécessaires, et l'on trouva que la Pétéwawa, dans son état naturel, s'élève soudainement à la hauteur des inondations au printemps et s'abaisse aussi soudainement ; mais avec les barrages à réservoir en question, l'eau est retenue, et la quantité ainsi fournie aux exploitants est régularisée et contrôlée de manière à en fournir quand c'est absolument nécessaire, pour les biez inférieurs. Le bras Sud de la rivière a été de même amélioré par le gouvernement.

On obtient dans cette localité, une excellente qualité de pin blanc et rouge, mais ce n'est que dans les coupes les plus éloignées que cette espèce de bois peut être obtenue en grande quantité.

Le flottage par pièces isolées, jusqu'à l'estacade de l'embouchure, est la règle qui prévaut ici.

Les travaux, sur le bras principal de la rivière, sont :—

1—*Embouchure de la rivière.*

	Longueur.
Estacade de retention, maintenue par 6 piliers	4,000 pieds.

2—*Première Chute.*

Estacade conductrice au Nord de la tête de la glissoire	248 "
" " au Sud " "	541 "
Barrage au Nord de la tête de la glissoire (10 pieds de haut)	118 "
" au Sud " "	359 "
Glissoire pour le passage des pièces isolées, 6 pieds de large	563 "

3—*Seconde Chute.*

Estacade conductrice au Nord de la tête de la glissoire	332 "
" " au Sud " "	1,169 "
Barrage au Nord de la glissoire, 12 pieds de haut	489 "
" au Sud " 10 "	287 "
Glissoire pour le passage des pièces isolées, 6 pieds de large	554 "

4—*Troisième Chute.*

Estacade conductrice au Nord de la tête de la glissoire	243 "
" " au Sud " "	586 "
Barrage au Nord de la glissoire, 10 pieds de haut	97 "
" au Sud " "	101 "
Glissoire pour le passage des pièces isolées, 6 pieds de large	1,346 "

5—*Station Bois Dur.*

Barrage incliné	116 "
" en caissons	10 × 10 × 250 "
Glissoire pour le passage des pièces libres, 6 pieds de large	250 "
Estacade conductrice	950 "

SUR LE BRAS NORD.

1—*Rapide du Demi-mille.*

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur	× 160 pieds.

2—*Chute Croche.*

Barrage incliné, 12 pieds de hauteur	× 100 "
Glissoire pour le passage des pièces isolées, 6 pieds de large	250 "
Estacade conductrice à la tête de la glissoire	400 "

3—*Améliorations entre le Lac Traverse et les Grandes Chutes, comme suit* :

Barrage incliné,	6 pieds de hauteur	× 120 pieds.
"	4 "	× 86 "

Pilier de dérivation	6×10	× 100	pieds.
Barrage	12 pieds de haut	× 70	"
"	5 "	× 130	"
Barrage incliné	12 "	× 100	"
"	5 "	× 150	"
"	5 "	× 100	"
"	11 "	× 150	"
"	5 "	× 100	"
Estacade conductrice aux Grandes Chutes—simple		400	"
Glissoire pour le passage des pièces isolées, 6 pieds de large		480	"
Barrage incliné	10 pieds de hauteur	260	"

4—*Rapides de Thompson.*

Barrage	188	"
Barrage du chenal, rive Nord, 5 pieds de hauteur	26	"

5—*Baie de Sawyer.*

Estacade	2,671	"

6—*Rapides du Lac Meno.*

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur	200	"

7—*Au-dessous du Lac à la Truite.*

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur	160	"

8—*Gros Remous.*

Pilier	$8\frac{1}{3}$×10 × 93	"

9—*Ile aux Cèdres.*

Pilier	5×10 ×108	"

10—*Pied de la chute du Diable.*

Pilier	5× 8 × 40	"

11—*Chute du Diable.*

Pilier latéral	8×12 × 90	"

12—*Rapides du Coude.*

Barrage incliné	7 × 63	"

13—*Pied du Long Sault (Nord).*

Pilier	5×10 ×130	"

Pied du Long Sault (Sud).

Pilier	6×10 × 50	"

14—*Milieu du Long Sault (Nord).*

Pilier angulaire	8×12 × 40	"

Milieu du Long Sault (Sud).

Pilier angulaire	8×12 × 60	"

15—*Tête du Long Sault (Nord).*

Pilier angulaire	12×12 × 23	"

Tête du Long Sault (Sud).

Pilier angulaire.....12 × 18 × 39 pieds.

16—*Rive Sud.*

Barrage incliné.....20 × 87 "

Rive Sud.

Pilier derrière le barrage.....10 × 10 × 20 "

17—*Rive Nord.*

Pilier latéral.....8 × 12 × 184 "

Rive Sud.

Pilier latéral.....10 × 10 × 90 "

18—*Lac des Cèdres.*

Barrage.....5 × 407 "

SUR LE BRAS SUD.

Première glissoire,	6 pieds	de large	174	"
Premier barrage,	18 "	de hauteur	150	"
Seconde glissoire,	6 "	de large	432	"
Troisième "	" "	"	271	"
" barrage,	" "	de hauteur	78	"
Quatrième glissoire,	" "	de large	215	"
" barrage,	" "	de hauteur	100	"
Cinquième glissoire,	" "	de large	75	"
" barrage	7 "	de large	60	"
Sixième "			82	"
Septième glissoire	6 pieds	de large	372	"
Huitième "	6 "	"	513	"

LA RIVIÈRE DU MOINE,

Est la plus éloignée des tributaires de l'Outaouais qui ait été améliorée aux frais publics ; son embouchure est à 150 milles au-dessus de cette ville. Longueur de la rivière, environ 120 milles. Territoire qu'elle baigne, 1600 milles carrés. Le bois de pin et les billots de sciage sont obtenus de ses coupes, et, d'après les apparences actuelles, le commerce de billots sera considérablement augmenté.

En 1851-2, une compagnie à fonds social, pour la construction d'estacades et d'une glissoire pour le passage des pièces libres, améliora la rivière DuMoine et facilita quelque peu la descente du bois.

En 1862-3, le gouvernement agrandit et améliora les glissoires, construisit des barrages aux chutes et aux chenaux sur la rivière où il y en avait besoin, et plaça une estacade ainsi que des piliers à l'embouchure.

Le flottage par pièces isolées est adopté sur cette rivière.

Les travaux sont comme suit :—

Embouchure de la rivière — Estacade, maintenue par deux piliers, 16 × 16 × 16 pieds		600 pieds.
Cascade, 1 mille de l'embouchure de la rivière—Barrage, 8 pieds de hauteur	×	100 "
" 8 "	×	86 "
Chute de Ryan, No. 2, 4½ milles—Barrage incliné latéral, 10 pieds de hauteur	×	75 "

Chute de Ryan, No. 1, 5 milles—Barrage incliné latéral, 10 pieds de hauteur.....		"	×	60 pieds.
Trois Roches, 6 milles..... " " "	8	"	×	75 "
Chute de Patton, 9 milles " " "	10	"	×	148 "
Embouchure du lac Robinson, 11 milles " "	10	"	×	60 "
Cascade, 14 milles—Barrage latéral.....	9	"	×	60 "
Rapides, 14¼ " Barrage incliné latéral.....	8	"	×	140 "
" 11½ " "	10	"	×	150 "
" "	8	"	×	70 "

Grandes chutes, à 15 milles de l'embouchure :—

Glissoire pour pièces, 5 pieds de large	×	300 "
Deux piliers latéraux, formant l'entrée de la glissoire, chacun 7 × 10 ×		30 "
Estacade simple conduisant à la glissoire		200 "
Trois piliers pour maintenir l'estacade, 12 × 12 ×		12 "
Barrage incliné à la tête de la glissoire, 5 pieds de haut.	×	200 "
A un point d'environ 45 milles de l'embouchure—un barrage incliné, 8 pieds de hauteur.....	×	100 "

Pont de la Rivière Petite Nation du Nord.

C'est un pont en bois qui traverse la rivière Nord, ou Petite Nation, dans le comté d'Outaouais ; il a été construit pour établir une route publique plus commode entre la seigneurie de la Petite Nation et les cantons adjacents, et pour en finir avec ce système si plein de lenteur des passages en bac, qui était le seul en cet endroit.

Son niveau est très élevé et les bateaux peuvent passer dessous sans être obligés de baisser leurs tuyaux.

Le pont a été terminé en 1856, et a été depuis remis à la municipalité.

Le Pont des Rapides Farmer.

Sur la rivière Gatineau, aux rapides ci-haut mentionnés, à 3 milles environ de son embouchure. Le tablier qui traverse les trois arches principales est en charpente et repose sur quatre piliers de cèdre, bâtis dans les rapides, et remplis de pierres. Des piliers de de cèdre forment les abords du pont.

Ce pont relie entre eux les chemins des cantons de Hull, qui ont été les premiers défrichés, conduit aux nouveaux cantons situés en arrière qui se trouvent peuplés d'une manière éparse, et tient lieu du passage qui était établi à une courte distance de là.

Le pont a de grandes arches au-dessus du principal chenal de la rivière ; conséquemment, ses piliers n'obstruent pas et ne gênent en aucune manière la descente du bois.

L'ouvrage a été complété en 1866 et remis à la municipalité du canton de Hull, qui en a la charge des réparations.

Le Chemin d'Outaouais (Bytown) a Pembroke.

Il est d'environ 90 milles en longueur, a été fait dans le principe comme chemin d'hiver pour communiquer avec les travaux de la rivière Outaouais et pour ouvrir la contrée sur le côté Sud de l'Outaouais. Il y a sur cette ligne trois ponts importants, savoir : un sur le Madawaska à Arnprior, l'autre sur la rivière Bonnechère, dans le canton de Horton, et le troisième traversant le Mississippi, dans le canton de Fitzroy.

Le chemin et les ponts furent transférés, lors de leur achèvement, aux municipalités où ils sont situés ; celles-ci les ont entretenus en bon ordre depuis qu'elles en ont la charge.

J'ai l'honneur, d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,
Surintendant des Glissoires de l' Outaouais.

APPENDICE No. 14.

(No. 132.)

RAPPORT DE G. W. RANNEY.

DESCRIPTION DES CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIERE TRENT.

F. Braun, Ecuier, Belleville, le 26 juin, 1867.
Secrétaire, Dép. des Travaux Publics, Ottawa.

Monsieur,—Conformément aux instructions contenues dans votre circulaire No. 62,924 par laquelle vous m'invitez à faire rapport général sur les constructions placées sous mon contrôle et formant ce qu'on appelle la ligne de navigation intérieure du district de Newcastle, j'ai l'honneur de vous informer d'abord que les constructions se trouvent bien, en effet, dans le district de Newcastle, mais appartiennent séparément à divers comtés que je vais énumérer.

Je commence à l'embouchure de la rivière Trent. Ces constructions sont de deux espèces : les unes pour la navigation et les autres pour faciliter la descente du bois sur la rivière Trent et ses affluents. Les premières furent établies dans le but de rendre la rivière Trent, ainsi que la chaîne de lacs et de rivières qui affluent, navigables depuis la Baie de Quinté jusqu'au lac Simcoe. Des barrages et écluses furent établis sur divers points de la ligne, durant les années 1837–8–9, aux points où l'on pouvait utiliser les plus longues distances.

Le commerce de bois, sur cette ligne, prit des développements considérables vers 1842–43, si bien qu'il devint impossible de faire descendre tout le bois exploité dans une saison sans des améliorations nombreuses. Pour encourager le commerce, on construisit des glissoires pour éviter les obstructions qui empêchaient la descente des cages sur les lacs en arrière ; les glissoires permettent aux fabricants d'expédier leur bois aussi vite que possible. Trois de ces glissoires sont les plus grandes constructions de cette espèce dans la province. Elles ont été construites en 1844–45.

La ligne de navigation du lac et de la rivière Scugog qui dévie de la précédente dans une direction Ouest à partir du lac à l'Eturgeon, sur une distance de 36¾ milles, a été construite pour fournir une communication par eau avec les nouveaux établissements situés le long de la rivière Scugog et sur la côte Nord du lac Scugog. Cette partie de la ligne est très-utile comme offrant un débouché aux établissements du Nord du lac. Le chemin de fer de Port Hope et de Lindsay ainsi que le Grand Tronc offrent au commerce une communication avec le lac Ontario.

Voici donc le tracé de cette ligne de communication par eau :—Elle commence au village de Trenton, situé à l'embouchure de la rivière Trent, sur la Baie de Quinté, 12 milles à l'Ouest de Belleville et 4 milles à l'Est de la tête de la baie, dans le comté de Hastings, suit la rivière Trent et traverse le lac au Riz, la rivière Otonabee, le lac Clair, le lac Buckhorn, le lac au Pigeon, le lac à l'Eturgeon, la rivière Scugog et le lac Scugog. De l'embouchure de la rivière Trent à la tête du lac Scugog (Port Perry), il y a 190 milles.

L'embouchure de la rivière Trent est une sorte de dépôt de bois. Tout le bois qui vient par la rivière est réuni en radeaux, en estacades ou sur des embarcations pour être expédié sur divers marchés.

En 1831, le gouvernement construisit un pont de fermes, d'après le principe dit de Howe, sur ce qu'on appelait alors le chemin d'York ; ce pont a 570 pieds de longueur. Il est couvert et a deux voies larges, chacune de 12 pieds et séparées par un trottoir large de 5 pieds. Il est actuellement entretenu par la municipalité.

Sur 9 milles, à partir de son embouchure, la rivière offre un rapide continu, avec une élévation de 116 pieds, 5 pouces et 9 lignes, et navigable seulement pour les radeaux ou de petites embarcations en descendant. Un mille en amont du village de

Trenton se trouve la traverse du Grand Tronc, formée d'un pont à longrines de fer. Le long de ce rapide, il y a des moulins à farine et à scie et une fabrique de papier ; de fait, chaque mille de cette rivière offre un bon pouvoir d'eau.

A 8 milles du village de Trenton se trouve celui de Frankford, où il y a une autre traverse formée d'un pont de bois construit aux frais du comté.

Au débarcadère de la veuve Harris, qui forme la tête des rapides de Neuf Milles, on prépare les radeaux à sauter les rapides. A la tête des rapides, il y a deux chenaux que l'on a réunis au moyen d'un barrage en aile, à la tête de l'île, construit de blocs de pierre, long de 1,265 pieds, ayant 10 pieds de large à la base, 4 au sommet et une hauteur moyenne de 6 pieds. En construisant ce barrage et enlevant les blocs de pierre à différents endroits le long des rapides, on a rendu un grand service au commerce de bois.

De la tête des rapides de Neuf Milles aux rapides de Chisholm, distance de 6½ milles, la navigation se fait en eaux calmes et profondes. A l'entrée inférieure de l'écluse peuvent passer les navires de 5 pieds de tirant.

RAPIDES DE CHISHOLM.

Sur les lots 7, 8, 9 et 10, concession 8 du canton de Sidney, comté de Hastings, se trouve le seul rapide qui existe entre le débarcadère de Percy, et la tête des rapides de Neuf Milles, distance de 22 milles. A cet endroit, il y a une chute de 8 pieds, 7 pouces et 8 lignes, et c'est un des points de la ligne sur laquelle le gouvernement jugea convenable de commencer, en 1837, la construction d'un canal. Ce canal fut creusé à travers une pointe qui séparait l'extrémité inférieure de la tête du rapide : à ce point, un barrage fut établi dans la rivière et l'on obtint aussi une navigation en eaux calmes à chaque extrémité du canal. La longueur du canal est de 2,164 pieds en amont et de 763 pieds en aval de l'écluse, ce qui représente une excavation de 2,927 pieds dans une couche de pierre calcaire. L'écluse a 133 pieds et 2 pouces, sur 33 pieds entre poteaux tourillons ; elle est faite en maçonnerie solide, avec parements en chardonnettes, écoinçons et chaperons en pierre de taille, et ne le cède en rien à aucune construction de ce genre sur le St. Laurent. Elle a des portes à balancier. Le barrage est une structure à fermes ; il a 715 pieds de long, 32 pieds à la base et une hauteur moyenne de 6 pieds. Pour le bois, il y a une glissoire de 100 pieds de long sur 50 de large.

Le barrage et la glissoire sont en bon état. Le barrage devra recevoir une couche de gravier pour maintenir le niveau d'eau uniforme. Les portes d'écluse sont pourries et toutes les boiseries tombent en ruine. Aucune embarcation n'a jamais passé sur ce canal et, par suite, l'écluse n'a jamais servi.

Il y a un moulin à farine, un moulin à scie et une fabrique de draps à cette station ; tous sont dans un état prospère et utilisent le seul pouvoir d'eau de quelque valeur qui existe dans un rayon de plusieurs milles.

LR DÉBARCADÈRE DE PERCY

Se trouve sur la 10ème concession, canton de Murray, comté de Northumberland Est, 13 milles en amont de Chisholm. L'extrémité supérieure présente de l'eau calme et l'extrémité inférieure un rapide de 9 milles à partir de la Baie au Corbeau. C'est dans cette baie qu'on réunissait le bois avant la construction des glissoires. Le gouvernement a fait construire des piliers et des estacades au même endroit pour réunir les radeaux et madriers à la derive, mais l'entretien de ces constructions devenant trop coûteux, on les a abandonnées. Les radeaux sont maintenant réunis, après avoir passé la Baie au Corbeau, pour sauter les rapides de Chisholm.

Du débarcadère de Percy aux chutes de Ranney, c'est une chute continuelle dont l'inclinaison est de 49 pieds 8 pouces sur un parcours de 5 milles. On a fait des travaux considérables pour améliorer le chenal au bois en enlevant les roches, creusant les bas-fonds et érigeant des barrages en aile.

LES CHUTES DE RANNEY

Se trouvent sur le 9ème lot, 5ème concession, canton de Seymour, comté de Northumberland Est. C'est une chute à pic de 14 pieds sur le côté Ouest, où la demi largeur de

la rivière, se précipite dans une ouverture de 40 pieds de large où le bois touchait le roc et s'arrêtait en masse; du côté Est, il y a aussi un fort remous où les billots étaient considérablement endommagés; et même la chute a été complètement obstruée par une accumulation de bois qu'on ne pouvait enlever sans grandes difficultés et même sans danger. Il a fallu surmonter de grandes difficultés et faire de grandes dépenses à l'effet de rendre cette partie de la rivière navigable pour les radeaux au moyen d'une glissoire. En amont des chutes le courant est très rapide, en sorte qu'il a fallu placer le barrage à 1,100 en haut des chutes et le pied de la glissoire à environ 1,000 pieds en bas des chutes. Le barrage est à fermes, long de 414 pieds, ayant 33 pieds à la base et une hauteur moyenne de 12 pieds. La glissoire qui va du barrage aux chutes a 1,102 pieds de long ; de la chute en traversant une pointe jusqu'à la rivière, elle a 1,000 pieds de long. La glissoire se trouve sur le côté Ouest de la rivière et longe généralement la rive. Du côté de la rivière, la glissoire repose sur une pile dont la base a 12 pieds et dont la hauteur moyenne est aussi de 12 pieds. La levée a un revêtement. La glissoire du barrage aux chutes est planchéiée; elle a 1,102 pieds sur 33 ; sur une distance de 390 pieds, l'extrémité inférieure de la glissoire en aval du bassin est aussi planchéiée ; des deux côtés il y a des poutrelles et des guindas. En amont du barrage, il y a des estacades et piliers conducteurs, longs de 1,352 pieds ; les estacades sont à trois pièces sur la largeur. Ces dernières sont très fortes et peuvent prévenir les accidents possibles dans la descente du bois. Les piliers latéraux et autres constructions sont détériorés au-dessus de la surface de l'eau, mais somme toute ils sont en assez bon état. La glissoire fournit l'eau à un moulin à scie et à un moulin à farine.

CAMPBELLFORD.

C'est un petit village situé à 1¼ mille en amont des chutes de Ranney, et 34¾ en amont de Trenton. En 1844, le gouvernement a fait construire en cet endroit un pont de fermes avec estacades conductrices communiquant avec la glissoire. Depuis cette époque, on a construit un barrage, des fabriques et un grand moulin à farine. Le pont est maintenant entretenu par la municipalité.

ILE DE FIDDLER.

C'est un groupe d'îles sur la rivière : en cet endroit, la navigation est très-difficile pour les radeaux, vu que le chenal est très-sinueux et entrecoupé de bas-fonds. Pour faciliter la descente du bois, on contruisit, en 1848, des barrages latéraux de chaque côté, lesquels ont pour effet de rendre la ligne de navigation plus directe et de retenir l'eau. Les barrages sont faits de caissons remplis de pierre et ont 400 pieds de long, Le barrage du côté Est forme un pouvoir d'eau actuellement utilisé par un moulin à farine et un moulin à scie.

CHUTE DU MILIEU.

Elle se trouve à 4 milles en amont de la chute de Ranney, dans le canton de Seymour, à 229 pieds, 3 pouces et 11 lignes au-dessus du niveau de la Baie de Quinté. La chute s'étend sur une distance de 1,200 pieds et commence au pied de la Baie du Corbeau. Anciennement, c'était un endroit fort difficile pour le passage du bois ; les radeaux ne pouvaient passer qu'à l'époque des hautes eaux. Les constructions comprennent barrages, glissoires, piles et estacades, poutrelles et guindas, pour faire descendre les radeaux. A la tête du rapide, au point où se termine la baie, il y avait des îles ; au pied de la chute, la rivière coulait sur un banc de roc incliné. En faisant descendre le bois par pièces détachées, il se formait des accumulations dans les endroits peu profonds de la chute ainsi que sur les îles au pied de la chute. La glissoire est formée par un coffrage continu, du côté de la rivière, avec barrage et glissoire près de la tête du rapide, ainsi que près de l'extrémité inférieure de la chute, ce qui forme un bassin ; il y a aussi une longue glissoire pour faire passer le bois des chutes dans la rivière, en évitant l'île ; cette glissoire est munie de piliers de garde pour protéger les radeaux contre le choc d'une berge escarpée qu'ils rencontrent après avoir passé la glissoire.

Le barrage inférieur est à fermes et est long de 97 pieds ; la glissoire inférieure a 455 pieds sur 33. Le barrage supérieur offre une construction analogue et a 48 pieds de

chaque côté de la glissoire, c'est-à-dire une longueur totale de 96 pieds ; la glissoire a 60 pieds de long. Il y a des estacades conductrices à chaque glissoire. Au pied de la Baie du Corbeau, et faisant suite à la glissoire de Middle Falls, il y a une estacade d'arrêt pour réunir les madriers et les guider vers le côté Est de la glissoire, C'est une estacade assemblée longue de 2,600 pieds, faite de pièces détachées de 14 pouces carrées et fixées aux piliers à chaque extrémité. Tout le bois qui passe dans la Baie du Corbeau paie le droit de glissoire. A la tête de la Baie du Corbeau est la jonction des rivières Trent et du Corbeau, 3 milles en amont de la chute du Milieu. De la Baie en montant jusqu'à la chute de Heely, 1 mille à l'Ouest, c'est un rapide continu.

LA CHUTE DE HEELY

Se tr ouve à 42½ milles de Trenton, sur les lots 14 et 15, 12ème concession du canton de Seymour. Elle forme la partie inférieure du bief navigable qui s'étend à partir des rapides de Crook. Les vapeurs peuvent arriver jusqu'à ce point en venant du lac au Riz. La chute est en pente douce sur une distance de 750 pieds, après laquelle on rencontre une chute à pic de 8 pieds. Près de la tête de la chute il y a des îles. Les constructions comprennent un barrage, des glissoires et une estacade conductrice. La glissoire se trouve sur la rive Nord et est formée par des coffrages latéraux du côté de la rivière. La berge est soutenue par des bordages et des piliers du côté de la rive. La glissoire inférieure a 360 pieds sur 33. Entre les deux glissoires il y a un bassin de 713 pieds sur 33, avec poutrelles et guindas à chaque glissoire. Entre les deux glissoires, il y une forte estacade de dérivation formée de six pièces. Le barrage est une construction à fermes, longue de 488 pieds, ayant 33 pieds à la base et une hauteur moyenne de 8 pieds.

Il sert à deux fins : d'abord à rendre la rivière navigable jusqu'aux rapides de Crook, en amont, ensuite à former un coursier pour le fonctionnement de la glissoire. Toutes les constructions et glissoires du canton de Seymour sont en bon état ; toutefois, elles commencent à se détériorer par endroits. Les glissoires des chutes de Heely, du Milieu et de Ranney sont exposées à une très-forte pression à l'époque des hautes eaux, particulièrement les longs parements latéraux. A ces trois stations se trouvent les constructions principales de la ligne pour le commerce de bois.

A la chute de Heely il y a division entre la navigation des radeaux et celle des embarcations. De la chute de Heely jusqu'aux rapides de Crook et au pied du lac au Riz, distance de 18½ milles, il y a un bief d'eau navigable offrant 4½ pieds de tirant, aux eaux basses ; du lac au Riz à la rivière Otonabee un autre bief de 12½ milles, et par la rivière Otonabee jusqu'aux rapides de Whitlas un autre grand bief de 19½ milles. Le chemin de fer, qui part des mines de Marmora, aboutit à un point situé à 4 milles en amont de la chute de Heely, rive Nord. Le minerai est transporté de ce point à Harwood, côté Sud du lac au Riz, distance d'environ 26 milles par eau, d'où on le transporte, par chemin de fer, jusqu'à Cobourg.

RAPIDES DE CROOK.

Cet endroit, actuellement appelé Hastings, se trouve à 54½ milles en amont de Trenton. La rivière sépare le comté de Northumberland de celui de Peterboro' ; au côté Nord, se trouve le canton d'Asphodel, comté de Peterboro ; au côté Sud, le canton de Percy.

L'honorable M. Crook fut le premier colon de cet endroit ; il y établit des moulins sur un emplacement cédé par le gouvernement. C'est un des points où l'on commença la canalisation, en 1837. Les constructions comprennent barrage, glissoire, estacade conductrice et piliers, écluse et petite tranchée latérale ; un pont tournant est jeté sur l'écluse et correspond à un pont de route ; la tranchée est bordée par des murs latéraux et des piliers. Le barrage est à fermes, long de 253 pieds, ayant 27 pieds à la base et une hauteur moyenne de 7 pieds 6 pouces. La glissoire se trouve au côté Sud ; elle a 79 pieds sur 33, avec poutrelles et guindas ; des estacades conductrices sont fixées de chaque côté des piliers, en amont de la glissoire pour y guider les radeaux. L'écluse est faite en maçonnerie de pierre de taille ; elle a 134 pieds sur 33 entre tourillons, des portes en charpente pleine et un éclusage de 6 pieds 9 pouces ; il y a 6 pieds d'eau sur le busc inférieur ; les buscs sont de bois ; les murs de protection se trouvent du côté de la rivière, en amont et en aval ; le mur supérieur a 131 pieds, le mur inférieur 250 ; il y a aussi un

pont tournant long de 68 pieds sur 13 de large ; un pont de route en aval du barrage, avec des piles de bois et 5 chevalets, représentant une longueur de 338 pieds ; pont sur le coursier d'alimentation, 100 pieds ; longueur totale du pont (non-compris le pont tournant proprement dit), 438 pieds ; ce pont est entretenu par les municipalités. L'écluse et le pont ont été réparés l'an dernier, mais il faudra encore certaines améliorations, en amont et en aval de l'écluse, pour les besoins de la navigation. En amont et en aval il y a des rocs qui obstruent le passage. On a donné ordre de les enlever aux prochaines eaux basses.

LES RAPIDES DE WHITLAS

Sont situés sur la rivière Otonabee, canton de Monaghan, comté de Peterboro', 93 milles en amont de Trenton et 1 mille en aval de Peterboro' ; leur élévation au-dessus de la Baie de Quinté est de 369 pieds 6 pouces. Les constructions comprennent une écluse et un barrage ; c'est un des points où l'on commença la canalisation en 1827.

L'écluse est faite en maçonnerie de pierre de taille ; elle a 133 pieds 8 pouces sur 33, et des portes en charpente ; buscs de bois, 4 pieds d'eau sur le busc inférieur. Le barrage est à fermes et comprend deux parties : barrage latéral partant de l'aîle de l'écluse en remontant le courant et long de 323½ pieds, barrage tranversal 160 pieds de long, 27 pieds à la base, hauteur moyenne de 11 pieds, venant rejoindre le premier. Depuis que le chemin de fer de Peterboro' existe, ces constructions n'ont pas servi et, par suite, ne sont pas entretenues. Elles avaient pour but de rendre la rivière navigable jusqu'à la ville de Peterboro'.

PETIT LAC.

Il a un mille de long. Entre l'écluse et la ville, il y a des estacades et des piliers construits pour réunir le bois qui a sauté les rapides de Neuf Milles. Il y a trois piliers et une estacade d'une seule pièce de large et longue d'environ ¾ de mille. Anciennement, les embarcations remontaient jusqu'à la ville.

PONT DE PETERBORO'.

Il est jeté sur la rivière Otonabee, dans la ville même de Peterboro', il est construit sur le système Howe, et a deux arches longues de 264 pieds, avec chaussée de 18 pieds et trottoir en dehors. La loi prescrit que cette partie de la ligne de communication entre Peterboro et Buckhorn n'est pas sous le contrôle du département. Voici les parties sur lesquelles le gouvernement à contrôle : lac et rivière Scugog, lac à l'Esturgeon, rivière Fénélon jusqu'aux Chutes, rapides de Bobcaygean, lac au Pigeon, lac Chemong, lac et rapides Buckhorn, rivière Otonabee, depuis la ville de Peterboro' jusqu'à son embouchure, lac au Riz et rivière Trent jusqu'à son embouchure. Les rivières et lacs entre Peterboro' et les rapides de Buckhorn ne sont navigables que pour les radeaux et petites embarcations.

Voici les détails de cette ligne de navigation : rapide continu jusqu'au lac Ketchiwannoe, 9 milles de long, élévation de 142 pieds, 5 pouces et 3 lignes. Plusieurs moulins et fabriques considérables se trouvent sur les rapides. A la tête des mêmes rapides, se trouve le village de Lakefield. Le lac Ketchiwannoe est à 5 milles des rapides de Young, 3 pieds d'élévation ; le pied du lac clair se trouve à 109 mille de Trenton, 517 pieds d'élévation.

LES LACS CLAIR ET PIERREUX

Se trouvent à 8 milles des chutes de Burleigh, élévation de 25 pieds, 8 pouces et 3 lignes. A Burleigh, les marchands de bois ont fait des dépenses considérables pour améliorer la navigation : lac du Mal d'Amour, 1 mille, rapides du Mal d'Amour ¼ mille ; rapide de la Baie au Cerf, ¼ mille, 2 pieds et 2 pouces d'élévation ; Baie au Cerf, 4 milles, rapides du Petit Buckhorn, 1 pied et 6 pouces d'élévation ; rapides de Buckhorn, 8 pieds et 2 lignes d'élévation. Longueur totale, en amont de Trenton, 125 milles, et élévatien totale, 549 pieds et 3 pouces.

CONSTRUCTIONS DE BUCKHORN.

Les constructions de Buckhorn forment une autre division de la ligne. Le barrage règle le niveau d'eau dans les lacs Buckhorn, Chemong et au Pigeon, jusqu'à l'écluse de Bobcaygean, 555 pieds et 4 pouces au-dessus du niveau de la Baie de Quinté ; cinq vapeurs

naviguent sur ces lacs et servent principalement à remorquer le bois jusqu'à la ville de Lindsay. Les constructions comprennent barrage, glissoire, estacade conductrice, piliers et pont. Le barrage est à fermes, long de 387 pieds, ayant 25 pieds à la base et une hauteur moyenne de 5 pieds, avec murs de pierre à chaque extrémité pour empêcher l'eau de faire le tour ; ces murs ont 173 pieds de long et 8 pieds à la base ; la glissoire a 65 pieds sur 33, avec poutrelles et guindas. Le pont est construit sur le barrage ; les chevalets correspondent à l'inclinaison du barrage. Une chaussée de 600 pieds sur 12 réunit les cantons de Smith et Harvey, comté de Peterboro. Par le grand chemin la distance de Peterboro est de 22 milles. M. Hall fut le premier occupant de cet endroit et y construisit un moulin à scie. On y voit maintenant un grand moulin à scie, où l'on fabrique sept millions de pieds de bois par année.

BOBCAYGEAN

Est le nom sauvage de plusieurs rapides ; ceux-ci se trouvent dans le canton de Verulam, comté de Victoria, 15¾ milles en amont de Buckhorn, et 140¾ milles en amont de Trenton ; il y a environ un mille de rivière entre les lacs au Pigeon et à l'Esturgeon ; le lac à l'Esturgeon a plusieurs décharges. La première amélioration faite à cet endroit est une écluse de bois destinée à relier les lacs, et construite en 1835 par des commissaires du comté. En 1857-8, l'écluse et les autres constructions furent renouvelées ; elles comprennent barrages, canal à écluse, ponts, piliers de garde, coursiers de moulins et glissoires. Les barrages s'étendent d'île à île et présentent une construction à fermes et coffrage de 1,262 pieds de long, ayant 12 pieds à la base et une hauteur de 6 pieds. L'écluse est faite en maçonnerie de pierre de taille ; elle a 134 pieds sur 33, un éclusage de 7 pieds et 3 pouces, des portes de bois à charpente pleine, et des buscs aussi de bois. Il y a un moulin à farine, avec coursier de pierre de taille, de 141 × 12 pieds, aussi un moulin à scie, avec coursier en pierre de taille 60 × 45 pieds. Le canal en amont de l'écluse a un revêtement et un plancher de bois, 973 pieds ; piliers de garde en aval de l'écluse, 130 pieds ; pont tournant sur le canal, longueur de 65 pieds ; chaussée de 13 pieds. En 1845, trois ponts à fermes furent construits par le gouvernement mais ont été depuis renouvelés par les municipalités. Il y a deux glissoires, l'une pour le passage du bois équarri, l'autre pour le passage du bois en grume dans le petit chenal Bob. Elles ne sont pas planchéiées, mais elles ont des poutrelles et des guindas. Cinq navires traversent cette écluse ; l'un d'eux fait le service des passagers et du fret de Lindsay à Bridgenorth, sur le lac Chemong, à 7 milles de Peterboro'. M. Boyd fabrique beaucoup de bois à son moulin, qui est mû par l'eau du canal. Le moulin à farine est aussi mû par l'eau du canal. Chaque bateau remorque généralement deux grands bacs, qui contiennent chacun de 50 à 60,000 pieds de bois de sciage.

LAC A L'ESTURGEON.

Il a une élévation de 560 pieds, 9 pouces et 3 lignes au-dessus de la Baie de Quinté, et est partout navigable. Il reçoit les rivières Scugog et Fénélon. La rivière Fénélon se trouve au côté Nord et est navigable jusqu'aux chutes, à environ 1 mille de son embouchure, et 14 milles de Bobcaygean. Aux chutes, il y a de grands moulins à scie et à farine. La rivière Scugog se jette dans le lac à son extrémité Ouest, 12½ milles de Bobcaygean. La rivière Scugog, depuis son embouchure jusqu'à Lindsay, est très-sinueuse mais profonde ; distance, 8 milles. On a fait trois tranchées dans des coudes pour améliorer la navigation. Mais ces travaux ont été mal dirigés et demandent amélioration. Le trafic qui se fait sur la rivière justifierait de nouvelles dépenses pour enlever les obstacles qui entravent la navigation des bacs et radeaux depuis les lacs inférieures jusqu'à Lindsay.

VILLE DE LINDSAY.

C'est le chef-lieu du comté de Victoria, situé à 161¼ milles en amont de Trenton, 562 pieds, 3 pouces et 4 lignes au-dessus du niveau de la Baie de Quinté, au pied de la glissoire ou ancienne écluse. La vieille écluse de bois, construite en 1844, a 131 pieds sur

32 pieds 6 pouces, avec une élévation de 8 pieds, elle est en ruines et devra être renouvelée si on ne veut pas interrompre la navigation. A l'époque où l'écluse a été changée en glissoire, le chemin de fer de Port Hope et Lindsay fonctionnait et aboutissait à Lindsay ; on a pu juger inutile de renouveler l'écluse pour le trafic alors existant, et c'est pourquoi elle a été convertie en glissoire servant au passage du bois venant du lac Scugog et de ses tributaires; deux vapeurs font actuellement la navigation de la partie supérieure de la rivière et du lac, entre la tête du lac Scugog et Lindsay, distance de 28¾ milles ; ces vapeurs transportent du fret à la station du chemin de fer et rechargent au même endroit. La station de Lindsay est importante. Quatre trains de bois vont chaque jour de Lindsay à Port Hope.

Les constructions comprennent barrage, glissoire et pont de route. Le barrage a 280 pieds de long, 30 pieds à la base et une hauteur moyenne de 9 pieds ; il est à fermes ; la glissoire a 54 × 33 pieds. La partie inférieure des portes supérieures forme la tête de la glissoire, dont les côtés sont revêtus de bois ; les portes inférieures ont été enlevées. Le pont repose sur des piliers de pierre de taille, il a 3 arches à fermes, avec doubles poinçons ; longueur totale, 172 pieds, chaussée de 18 pieds et trottoir de 4 pieds. Le côté d'amont est entretenu par la municipalité. La navigation de la rivière en amont de Lindsay est la même qu'en aval, très-sinueuse, comme c'est souvent le cas dans les régions basses, mais elle présente une bonne profondeur jusqu'au pied du lac, à 9 milles de Lindsay. Au pied du lac, il y a des amas de vase qui se déplacent et rendent parfois la navigation difficile ; sur plusieurs points, le lac n'a pas plus de 4 pieds de profondeur aux eaux basses. A la tête du lac, Port Perry, il y a trois grands moulins à scie mus par la vapeur, des fabriques de bardeaux, des moulins à farine et des fabriques de douves, qui expédient leurs produits par le chemin de fer de Lindsay. Les cantons avoisinant le lac et la rivière offrent la meilleure terre arable de la province, à ma connaissance, et il est fort possible qu'on construise un chemin de fer de Port Perry à Whitby ; il faudra alors renouveler l'écluse de Lindsay.

Les constructions de la section supérieure sont en assez bon état ; quelques unes demandent des réparations par endroits et le déversoir devra être posé à neuf. Je signalerai l'importance toujours croissante de cette partie de la navigation. La chaîne de rivières et de lacs qui la constituent la rendent accessible à une grande étendue de pays, et les améliorations qu'on a faites, à mesure que la population augmentait, justifient de son importance et ont dépassé toutes les prévisions qu'on pouvait former il y a cinq ans.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur, etc.,

G. W. RANNEY,

Contrôleur des Travaux de la Trent.

APPENDICE No. 15.

No. 943.)

RAPPORT DE G. F. BAILLAIRGÉ,

DESCRIPTION DES TRAVAUX DU DISTRICT DE LA RIVIÈRE TRENT.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Outaouais, 28 septembre 1867.

MONSIEUR,—Conformément aux ordres du département, je vous transmets ci-joint un état de la nature et de l'étendue des travaux du gouvernement et de la comunication par eau sur la Rivière Trent et ses tributaires; aussi, le profil d'une voie de communication intérieure entre le lac Rice et le lac Huron, suggérée en 1836, par N. H. Baird, écuier, I. C.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
(Signé,) G. F. BAILLAIRGÉ, I.C.

TRAVAUX sur la Rivière Trent et ses tributaires—Tableaux des distances et niveaux.

NOMS DES LOCALITÉS.	Distances en milles.		Longueur des rivières et lacs en milles.		Niveaux.			
	Intermédiaires.	Total de l'embouch. de la Trent.	Navigables.	Non-navigables.	Hauteur intermédiaire.		Hauteur totale au-dessus de la Baie de Quinté.	
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.
De Kingston à l'embouchure de la rivière Trent.....	67	67	67	.....	.....	.....	.....	.....
De l'emb. de la Trent aux rapides de la veuve Harris	9	.....	1	8	116	$5\frac{9}{12}$	116	$5\frac{9}{12}$
Rapid. de la veuve Harris à l'éclus. des rap. Chisholm	$6\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	116	$5\frac{9}{12}$
Rapides Chisholm au débarcadère de Percy.....	13	$28\frac{1}{2}$	13	.....	8	$7\frac{8}{12}$	125	$1\frac{5}{12}$
Débarcadère de Percy à la tête des chutes de Ranney..	5	$33\frac{1}{2}$	.....	5	49	8	174	$9\frac{5}{12}$
Tête des chutes de Ranney à Campbellford..... ...	$1\frac{1}{4}$	$34\frac{3}{4}$	.....	$1\frac{1}{4}$	54	$6\frac{6}{12}$	229	$3\frac{11}{12}$
Campbellford à l'île Fiddler.....	$1\frac{1}{4}$	36	.....	$1\frac{1}{4}$				
Ile Fiddler au pied des chutes du Milieu.....	$1\frac{1}{2}$	$37\frac{1}{2}$	.....	$1\frac{1}{2}$				
Pied des chutes du Milieu à la Baie du Corbeau	$\frac{1}{2}$	38	.....	$\frac{1}{2}$	46	$2\frac{9}{12}$	275	$6\frac{8}{12}$
Baie du Corbeau à la Jonction de la rivière Trent.....	3	41	3	.....				
Jonction de la rivière Trent au pied des chutes de Heely	$1\frac{1}{2}$	$42\frac{1}{2}$	.....	$1\frac{1}{4}$	.....	.....	275	$6\frac{8}{12}$
Pied des chutes de Heely au pied des rapides de Crook	12	$54\frac{1}{2}$	12	$\frac{1}{2}$	76	$11\frac{5}{12}$	352	$1\frac{1}{12}$
Elévation intermédiaire entre les divers rapides depuis l'embouchure de la rivière Trent au lac Rice.	.....	.....	.....	.....	4	$3\frac{1}{12}$	356	10
Pied des rapides de Crook au pied du lac Rice.....	$6\frac{1}{2}$	61	$6\frac{1}{2}$	.....	8	2	365	0
Pied du lac Rice à la décharge de la rivière Otonabee.	$12\frac{1}{2}$	$73\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	365	0
Déch. de la riv. Otonabee à la tête des rapid. Whitlaw.	$19\frac{1}{2}$	93	$19\frac{1}{2}$	.....	4	6	369	6
Tête des rapides Whitlaw à la tête du Petit Lac.....	1	94	1	.....	147	6	517	0
Tête du Petit Lac au pont Peterborough.....	$\frac{3}{4}$	$94\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$				
Pont de Peterborough au pied du lac Clair.....	$14\frac{1}{4}$	109	5	$9\frac{1}{4}$				
Pied du lac Clair au pied des rapides de Buckhorn...	16	125	7	9	32	2	549	2
Pied des rap. de Buckhorn au pied des rap. Bobcaygean	$15\frac{3}{4}$	$140\frac{3}{4}$	$15\frac{3}{4}$	.....	6	2	555	4
Pied des rap. de Bobcaygean à la déch. de la riv. Scugog	$12\frac{1}{2}$	$153\frac{1}{4}$	$12\frac{1}{2}$	.....	5	$5\frac{4}{12}$	560	$9\frac{4}{12}$
Déch. de la riv. Scugog à la gliss. de la ville de Lindsay	8	$161\frac{1}{4}$	8	.....	1	6	562	$4\frac{4}{12}$
Glissoire de la ville de Lindsay au pied du lac Scugog	9	$170\frac{1}{4}$	9	.....	8	0	570	$3\frac{4}{12}$
Pied du lac Scugog à la tête du lac Scugog.....	$19\frac{3}{4}$	190	$19\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....
Total de l'embouchure de la rivière Trent, Baie de Quinté, au Port Perry, à la tête du lac Scugog.	.....	190	$152\frac{1}{4}$	$37\frac{3}{4}$	.....	.....	570	$3\frac{4}{12}$

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent et de ses tributaires, la hauteur des eaux à chaque station au-dessus de la Baie de Quinté, à l'embouchure de la Rivière Trent, la longueur des eaux navigables et non navigables, ainsi que la distance entre chaque station, peuvent se décrire comme suit, savoir :—

	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
A TRENTON,				
Situé à l'embouchure de la Rivière Trent, sur la Baie de Quinté, à 67 milles en haut de Kingston. Il s'y trouve un pont à fermes avec arches ainsi qu'un pont-levis jeté sur la Rivière Trent; le tablier et les piliers de charpente ont été achevés en 1831, et remis entre les mains de la municipalité du lieu. Voici les dimensions du pont, qui a une toîture et dont les côtés sont lambrissés.....	570	29	.....	.....
AUX RAPIDES DE LA VEUVE HARRIS,				
9 milles en haut de l'embouchure de la Rivière Trent.				
Hauteur de la Rivière Trent à la tête des rapides de la Veuve Harris, au-dessus de la Baie de Quinté.....	.....	.....	116	$5\frac{9}{12}$
Neuf milles de rapides continus depuis l'embouchure de la Rivière Trent jusqu'aux rapides de la Veuve Harris, où ne passent que les trains de bois.				
Barrage de pierre, construit en 1844, à travers une partie de la rivière, à la tête d'une île, de 4 pieds environ de large au sommet, et de 10 à la base, et de 6 pieds de hauteur, fait de cailloux.....	1265	base 10 som. 4	moy. 6	
On y trouve un lieu d'atterrissement où viennent se réfugier les trains de bois avant de se débander pour descendre les rapides. Le gouvernement y possède un lot occupé par des *squatters*. On devrait arpenter ce lot et en fixer les limites.				
AUX RAPIDES CHISHOLM,				
15½ milles en amont de l'embouchure de la Rivière Trent.				
Hauteur de la Rivière Trent au pied des rapides Chisholm, au-dessus de la Baie de Quinté.....	.....	.....	116	$5\frac{8}{12}$
La rivière est navigable pour les bateaux de 4½ pieds de tirant, aux eaux basses, depuis les rapides de la Veuve Harris jusqu'au pied des rapides de Chisholm, distance de 6½ milles.				
Le terrain de cet endroit, qui appartient au gouvernement, devrait être arpenté et délimité ; il est aujourd'hui sous bail.				
Le canal en haut de l'écluse a été fini en 1844.....	2164			
" en bas " "	763			
Ecluse en maçonnerie "	133⅙	32½		
Elévation de l'éclusage.....	.....	.....	11	
Hauteur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse.....	.....	.....	4	3
Barrage sur fermes, de 6 pieds environ de haut, fini en 1839.....	715	base 32		
Glissoire, avec tirant de 2 pieds d'eau, finie en 1843.....	100	50		
Les portes de cette écluse sont très vieilles.				
DÉBARCADÈRE PERCY.				
28½ milles en haut de l'embouchure de la Rivière Trent.				
Hauteur de la Trent au débarcardère Percy, au-dessus de la Baie de Quinté.....	.....	.....	125	$1\frac{5}{12}$
La rivière est navigable pour les bateaux de 4½ pieds de tirant aux eaux basses, depuis les rapides Chisholm jusqu'au débarcadère de Percy, sur une distance de 13 milles.				
Les piliers et estacades construits à cet endroit en 1844 ne servent plus ; ils ont été ou emportés par les crûes des eaux ou transportés ailleurs par suite des frais d'entretien.				
CHUTE DE RANNEY.				
33½ milles en haut de l'embouchure de la Rivière Trent.				
Hauteur de la Trent à la tête des chutes de Ranney au-dessus de la Baie de Quinté.....	.....	.....	174	$9\frac{5}{12}$

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent, etc.—*Suite.*

	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
CHUTES DE RANNEY.—*Suite.*	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
Rapides continus depuis le débarcadère de Percy aux chutes Ranney, sauté par les trains de bois, espace de 5 milles.				
Glissoire d'en bas, avec 2 pieds d'eau, finie en 1845	390	33		
" d'en haut, " "	1102	33		
Barrage sur fermes, d'environ 12 pieds de haut et de 33 pieds de large à la base, fini en 1844	414	base 32	moy.12	
Estacades conductrices de 3 pièces de large	1352	3½		
CAMPBELLFORD (SEYMOUR).				
34¾ milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
La hauteur de la Trent à Campbellford, au-dessus de la Baie de Quinté, n'a pas été constatée. (Voir les chutes du Milieu).				
Rapides continus des chutes de Ranney à Campbellford, sur 1¼ mille, que descendent les trains de bois.				
Pont à doubles poinçons fini en 1844, et maintenant sous le contrôle de la municipalité du lieu	348	18		
Estacades conductrices finies en 1844	1100	3½		
ILE FIDDLER.				
36 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
La hauteur de la Trent à cet endroit, au-dessus de la Baie de Quinté, n'a pas été constatée. (Voir les chutes du Milieu).				
Rapides continus de Campbellford à l'île Fiddler, de 1¼ mille, que descendent les trains de bois.				
Barrage latéral de charpente à coffrage, d'environ 14 pieds à la base et de 6 pieds de hauteur, fini en 1848	300			
Barrage en travers, de charpente à coffrage, d'environ 14 pieds à la base et de 12 pieds de hauteur, fini en 1848	100			
CHUTES DU MILIEU (MIDDLE).				
37½ milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de la Trent au pied des chutes du Milieu, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	229	3 11/12
Rapides continus de l'île Fiddler aux chutes du Milieu, 1½ mille, que descendent les trains de bois				
Glissoire d'en bas, avec 2 pieds d'eau, finie en 1844	455	33		
" d'en haut, " "	60	33		
1er ou barrage sur fermes, d'en bas, "	97	moy. 25	moy.12	
2e " " " "	48	" 20	" 7	
3e " " d'en haut, "	48	" 20	" 7	
Barrage latéral de charpente à coffrage, "	637	" 8	" 5	
AU PIED DE LA BAIE DU CORBEAU.				
38 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
La hauteur de la Trent à cet endroit, au-dessus de la Baie de Quinté, n'a pas été constatée. (Voir la Jonction de la Rivière Trent et de la Baie du Corbeau).				
Rapides continus d'un ½ mille sautés par les trains de bois, à partir du pied des chutes du Milieu au pied de la Baie du Corbeau.				
Estacade à une seule pièce de large	2600	1 2/12		
On mesure les trains de bois faits dans la baie et on en tient compte pour la perception des taux de glissoire.				
Pendant que le bois descend de la Baie du Corbeau au débarcadère de Percy, on perçoit les taux de glissoire, ou on se faitre mettre des garanties ou effets à la même fin.				

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent, etc.—*Suite.*

	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
A LA JONCTION DE LA RIVIERE TRENT ET DE LA BAIE DU CORBEAU.				
41 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de la Trent à la Jonction, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	275	$6\frac{8}{12}$
Navigable pendant trois milles du pied de la Baie du Corbeau à la Jonction de la Rivière Trent et de la Baie du Corbeau; les eaux atteignent une profondeur de 20 pieds environ dans cette partie.				
CHUTES DE HEELY.				
42½ milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de la Trent au pied de ces chutes, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	275	$6\frac{8}{12}$
Rapides continus de 1½ mille entre la Jonction et les chutes de Heely, que descendent les trains de bois.				
Glissoire d'en bas, avec 2 pieds d'eau, finie en 1844	360	33		
" " haut, " "	713	33		
Barrage sur fermes, fini en 1844	488	33		
On est à rendre en ce moment ce barrage imperméable au moyen du gravier afin d'élever les eaux vers les rapides de Crook.				
AUX RAPIDES DE CROOK (HASTINGS).				
54½ milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de la Trent au pied des rapides de Crook, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	352	$6\frac{1}{12}$
La rivière est navigable sur 12 milles, depuis les chutes de Heely jusqu'aux rapides de Crook pour les bateaux d'un tirant de 4 pieds, aux eaux basses. Ordre a été donné de faire enlever dans l'automne de 1866 les cailloux qui obstruent le chenal de l'île Stewart.				
Canal en bas de l'écluse, fini en 1844	390			
Canal en haut " "	220			
Ecluse en maçonnerie, "	134	33		
Elévation de l'éclusage, "	.....	.....	6	9
Profondeur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse	.....	.....	6	0
Barrage sur fermes, fini en 1838	253	2à	7	6
Glissoire, avec deux pieds d'eau, finie en 1845	97	33½		
Pont-tournant sur l'écluse, fini en 1845	84½	13		
Pont sur la Trent en bas du barrage aux rapides de Crook, construit de fermes à doubles et à simples poinçons, à la suite du pont-tournant, en 1845, au prix de $4,340	485	18		
Ce pont est sous le contrôle de la municipalité des comtés de Northumberland et Peterborough, qui a renouvelé le tablier.				
Des améliorations ont été ordonnées en 1866 en amont et en aval de l'écluse.				
AU PIED DU LAC RICE.				
61 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
L'élévation de la Trent, des rapides de Crook au pied du lac Rice, est de 8 pieds 2 pouces; mais comme la hauteur intermédiaire de l'eau sur les divers biez qui se trouvent entre l'embouchure de la Trent et le pied du lac Rice est supputée à 4'-3$\frac{11}{12}$," ce calcul donne l'élévation totale du lac Rice au-dessus de la Baie de Quinté comme étant de	.....	.....	355	0
Les eaux sont navigables pour les bateaux d'un tirant de 4 pieds sur 6½ milles, depuis les rapides de Crook au pied du lac Rice durant la saison d'été.				
On devait faire enlever en 1866 les cailloux qui obstruent le chenal entre ces deux endroits.				

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent, etc.—*Suite.*

	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
A LA DECHARGE DE LA RIVIERE OTONABEE.				
73½ milles en haut de l'embouchure de la Trent.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
Hauteur du lac Rice à l'embouchure de la rivière Otonabee vers la tête du lac, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	365	0
Le lac n'est navigable que pour les vapeurs d'un tirant de 4 pieds, par une suite du peu de profondeur des eaux de la Trent et de l'Otonabee. Distance du pied du lac Rice à l'embouchure de l'Otonabee, 12½ milles.				
AUX RAPIDES DE WHITLAW.				
93 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de l'Otonabee à la tête des rapides de Whitlaw, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	369	0
L'Otonabee est navigable sur 19½ milles pour les vapeurs de 4 pieds de tirant, entre le lac Rice et les rapides de Whitlaw.				
Le canal en bas de l'écluse a été fini en 1843.	220			
" " haut " "	526			
Ecluse en maçonnerie, "	133⅔	33		
Elévation de l'éclusage	6½			
Profondeur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse	4			
Barrage latéral sur fermes, en haut de l'écluse, fini en 1843	323½	27	moy 12	6
Barrage transversal sur fermes " " "	160	.....	" 9	0
AU PETIT LAC.				
94 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Ce lac, d'un mille de long et situé près de la ville de Peterborough, est navigable pour les bateaux d'un tirant de 4 pieds.				
Les 3 piliers et l'estacade ont été terminés en 1852.				
AU PONT DE PETERBOROUGH.				
94¾ milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
L'Otonabee est navigable pour un ½ mille jusqu'à ¼ de mille en-deça du pont, après quoi elle se forme en rapides.				
Le pont jeté sur l'Otonabee a 2 arches avec fermes, d'après le brevet de Howe, lambrissées sur chaque face. Il a été terminé en 1847.	264	18		
AU LAC CLAIR.				
109 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de l'Otonabee aux moulins de Young, au pied du lac Clair, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	517	0
Rapides continus de 9¼ milles, depuis le pont de Peterborough au pied du lac Ketchiwannoe.				
5 milles d'eau calme du pied du lac Ketchiwannoe au pied du lac Clair				
AUX RAPIDES DE BUCKHORN.				
125 milles en haut de l'embouchure de la Trent.				
Hauteur de l'eau au pied des rapides de Buckhorn, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	549	2
7 milles navigables du pied du lac Clair aux rapides de Burleigh.				
9 milles de rapides et d'eau calme des rapides de Burleigh aux rapides de Buckhorn.				

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent, etc.—*Suite.*

	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
AUX RAPIDES DE BUCKHORN.—*Suite.*	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
2 glissoires, 4 digues et quelques estacades ont été construites depuis 1852 aux rapides de Burleigh par les fabricants de bois				
Travaux aux rapides de Buckhorn:—				
Une estacade à deux pièces de large, finie en 1857	300	3½		
" une pièce " " 1865	600	1¼	moy. 6	0
Barrage de pierre, " 1835	173	Base 8	" 5	0
" sur fermes, " 1835	387	do 25		
Glissoire avec deux pieds d'eau, finie en 1857	65	33		
Pont sur chevalets fini en 1845, rebâti en 1857	600	12		
AUX RAPIDES DE BOBCAYGEAN.				
140¾ *milles en haut de l'embouchure de la Trent.*				
Hauteur de l'eau au pied des rapides de Bobcaygean à l'extrémité supérieure du lac au Pigeon, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	555	4
On y trouve 15¾ milles d'eau navigables pour les bateaux d'un tirant de 4 pieds depuis Buckhorn à Bobcaygean, en passant à travers les lacs Buckhorn et Bobcaygean.				
On rencontre en outre 23 milles d'eau navigables en descendant depuis Bobcaygean à Bridgenorth, sur le lac Chemong ou des Vases.				
Canal en haut de l'écluse, achevé en 1835	973			
Ecluse en maçonnerie, " 1857	134	33		
Barrage sur fermes, " 1839	468	moy. 25	moy 12	6
Barrage de charpente à coffrage, " 1839	794	" 15	" 6	0
Glissoire, " 1858	30	33		
Canal du moulin à farine, " 1858	141	12½		
Bassin, " " " 1858	35	24		
Coursier du moulin à scie, " 1858	60	45		
Pont avec fermes à poinçons, " 1845	162	16		
" " " 1845	60	16		
Pont à chevalets, " 1845	200	16		
Pont-tournant sur l'écluse, " 1858	85	13		
La vieille écluse de bois à Bobcaygean, bâtie en 1835, a été remplacée en 1857 par une nouvelle en maçonnerie.				
Eclusage de la nouvelle écluse	.....	.....	7	3
Hauteur de l'eau sur le busc supérieur de l'écluse	.....	.....	12	9
" " " inférieur "	.....	.....	4	9
Les ponts avec fermes à poinçons et sur chevalets sont à la charge de la municipalité du lieu qui rebâtit les premiers en 1854-5 et les derniers vers 1857.				
Le trafic sur les lacs Buckhorn, Chemong et Pigeon consiste principalement dans le hâlage des bois fabriqués dans les grands moulins à scie construits sur le bord de ces lacs, jusqu'au dépôt du chemin de fer de Lindsay, par l'écluse de Bobcaygean, le lac à l'Eturgeon et la rivière Scugog.				
A LA DÉCHARGE DE LA RIVIÈRE SCUGOG.				
153¼ *milles en haut de l'embouchure de la Trent.*				
Hauteur de l'eau à la décharge de la Rivière Scugog vers la tête du lac à l'Eturgeon, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	5 6	9 4/12
Le lac à l'Eturgeon est navigable depuis Bobcaygean, au pied du lac, jusqu'à la décharge de la Rivière Scugog, pour les vapeurs qui font le service sur les lacs Buckhorn, Chemong et Pigeon. La distance de Bobcaygean à la décharge de Scugog est de 12½ milles.				
VILLE DE LINDSAY.				
161¼ *milles en haut de l'embouchure de la Trent.*				
Hauteur de la rivière Scugog au pied de la glissoire à Lindsay, au-dessus de la Baie de Quinté	.....	.....	562	3 4/12

LES TRAVAUX PUBLICS aux diverses stations de la Rivière Trent, etc.—*Suite*

VILLE DE LINDSAY.—*Suite.*	Longueur.	Largeur.	Hauteur.	
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pouces
Elle est navigable sur 8 milles depuis l'embouchure de la Scugog jusqu'à Lindsay, pour les vapeurs qui font le service sur les lacs ci-dessus.				
Pont à doubles poinçons de 3 arches, bâti sur piliers de pierre de taille avec culées, fini en 1864	171	18		
Passage pour les piétons sur le côté du pont, de 4 pieds de large.				
Glissoire à travers la vieille écluse de Lindsay, finie en 1859.....	65	33		
La vieille écluse, aujourd'hui convertie en glissoire, avait 131 ⋈ 32½ ⋈ 8 pieds d'éclusage, et 4 pieds 7 pouces d'eau sur le busc inférieur ; elle avait été construite en 1844.				
Barrage à la tête de la glissoire fini en 1844	280	30	9	0
AU PIED DU LAC SCUGOG.				
170¼ *milles en haut de l'embouchure de la Trent.*				
Hauteur du lac Scugog, au-dessus de la Baie de Quinté.....	.....	.....	570	3 1/12
La rivière Scugog est navigable durant les eaux basses à partir de la glissoire de Lindsay, sur 9 milles, jusqu'au lac Scugog, pour les bateaux d'un tirant de 4 pieds.				
A LA TETE DU LAC SCUGOG.				
190 *milles en haut de l'embouchure de la Trent.*				
La navigation du lac Scugog depuis le pied jusqu'à la tête du lac au port Perry, est réglée par celle de la rivière Scugog, depuis Lindsay en montant. Distance, 19¾ milles.				
La distance totale de Kingston, par la rivière Trent et ses tributaires, au port Perry, à la tête du lac Scugog, est de 257 milles.				

REMARQUES GÉNÉRALES.

Les estacades, piliers, glissoires et toutes les parties de travaux qui servent à l'industrie des bois sur la rivière Trent, aux rapides Chisholm, aux chutes de Ranney, aux chutes du Milieu, aux chutes de Heeley et aux rapides de Crook, ont été transférés à une compagnie formée dans le but d'administrer ces travaux, et ayant le privilége de percevoir des taux de péage à 5 chelins par radeau, à chacune des glissoires, excepté aux rapides Chisholm et Crook, car les travaux qui s'y trouvent ne facilitent pas la descente des bois. Ce taux de péage a été changé par un arrêté du Conseil du 8 septembre 1866, qui fixe le péage à un centime par pièce de 13 pieds de long, et à un chiffre proportionnel pour de plus longues pièces, et à $1 par train de bois carré pour tout le bois passant aux chutes de Ranney, du Milieu et Heely.

La compagnie n'est pas obligée à la reconstruction des travaux, en cas de ruine par suite de vétusté ou d'accident par le feu, les crûes des eaux ou autre cause.

Elle est obligée de tenir un compte exact de tous les deniers qu'elle perçoit et de le transmettre au département des travaux publics. (Voir l'arrêté du conseil No. 1,325, du 20 février 1855, autorisant ce transfert; aussi, le No. 17,522 du 4 mai 1855, décrivant les travaux ; le No. 21,187 du 22 avril 1857, expliquant les conditions du transfert ; et le No. 27,914 du 14 septembre 1859, établissant la cédule des taux de péage à percevoir sur chaque radeau à chaque glissoire.)

La description contenue dans l'état ci-dessus des divers travaux qui ont été construits avant l'Union, ou depuis l'Union, du 10 février 1841 jusqu'au 31 décembre 1848, est extraite de l'appendice N. du rapport des Travaux Publics de 1848. Celle des travaux construits depuis 1848 à 1866 a été fournie par M. G. W. Ranney, surintendant des travaux de la Trent. La description des parties navigables de la Trent et de ses tributaires est basée sur le rapport général de M. Ranney, en date du 7 février 1866.

La hauteur de la rivière Trent et de ses tributaires au-dessus de la Baie de Quinté, ainsi que les distances données d'une station à l'autre, depuis l'embouchure de la Trent à la tête du lac Scugog, sont extraites d'une carte compilée par F. P. Rubidge, I. C., pour N. H. Baird, I. C., en 1836.

PROFIL de la voie de communication intérieure entre les lacs Rice et Huron, suggérée en 1836 par N. H. Baird.

NOMS DES PLACES.	Distance en Milles.		Longueur des rivières et lacs, en milles.		NIVEAUX.			
	Intermédiaire.	Total dep. l'emb. de la Trent.	Navigable.	Non navigable.	Elévation et chute intermédiaire.		Total de l'élévation au-dessus de la Baie Quinté.	
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	pds. Eléva	pcs. tion.	pds.	pcs.
Depuis l'embouchure de l'Otonabee, à la tête du lac Rice, jusqu'à l'écluse Whitlaw	19½	93	19½	.....	1	6	366	6
Le canal de Whitlaw	⅛	93⅛	⅛	.....	3	0	369	6
Du canal de Whitlaw, au pied du rapide, ¼ de mille en aval du pont de Peterborough	1⅜	94½	1⅜	.....	.....	.....	369	6
Du pied des rapides de Peterborough, au pied du lac Ketchiwannœ, près du moulin Herriott	9½	104	....	9½	144	6	514	0
Du pied à la tête du lac Ketchiwannœ, près des moulins de Young	5	109	5	.....	.....	.....	514	0
Rapides depu s les moulins de Young jusqu'au pied du lac Clair, 1 1/10 de mille	.....	.....	....	.....	3	0	517	0
Du pied du lac Clair au pied des chutes de la Peninsule	6½	115½	6½	.....	0	11	517	11
Du pied des chutes de la Peninsule à la tête de la chute Burleigh	1¼	116¾	.....	1¼	27	10	545	9
De la chute Burleigh, à travers la baie du Daim, à la tête des rapides Buckhorn	8¼	125	½	7¾	8	2	53	11
Depuis les rapides Buckhorn, à travers le lac Buckhorn et le lac au Pigeon, jusqu'au pied du canal de Bobcaygean	15½	140½	15½	.....	1	5	555	4
Le canal de Bobcaygean	¼	140¾	¼	.....	5	5 4/12	560	9 4/12
De Bobcaygean aux chutes Cameron	15½	156¼	15½	.....	.....	.....	560	9 4/12
Chutes Cameron	¼	156½	....	¼	24	10 2/12	585	7 6/12
Des chutes Cameron, à travers le lac Cameron, aux rapides Balsam	4¾	161¼	4¾	.....	.....		585	7 6/12
Rapides Balsam	¼	161½	....	¼	3	..... 8 6/12	589	4
Des rapides Balsam à la tête du lac Balsam	5	166½	5	.....	.....	.....	589	4
Canal projeté du lac Balsam à la rivière Talbot					Chu	te.		
De la rivière Talbot à son embouchure sur le lac Simcoe	13¾ / 2¾	180¼ / 183	.... /	13¾ / 2¾	118	6	470	10
De l'embouchure de la riv. Talbot, par le lac Simcoe et la riv. Severn, à la Baie Gloster, sur le lac Huron.	52	235	....	52	124	10	346	0
Total du lac Rice au Lac Huron	161½	.....	74	87½	.....	.....	.....	....
Lac Huron au-dessus de l'Ontario	.....	.....	....	.....	346	0	.....	....
Ontario au-dessus de la mer	.....	.....	....	.....	234	0	.....	....
Huron " "	.....	.....	....	.....	580	0	.....	....

Le profil ci-dessus est tiré des rapports et plans faits à ce département par N. H. Baird, I. C

G. F. BAILLAIRGÉ, I.C.

OUTAOUAIS, 28 sept. 1867.

(No. 85,644.)

APPENDICE No. 16.

Extrait du Compte des Glissoires de la Trent, de chaque année, depuis 1855 jusqu'à 1866, les deux années incluses, savoir :—

DATE.	Régie et personnel.	Réparations et entretien.	Recettes brutes chaque année.	Balance en mains à la fin de chaque année.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Décembre 31, 1855.....	951 78	775 11	2,571 20	844 31
" " 1856.....	1,009 55	761 63	2,769 28	998 10
" " 1857.....	970 50	1,775 64	3,222 21	476 07
" " 1858.....	962 50	1,184 11	3,216 60	199 99
" " 1859.....	850 00	3,143 70	3,993 70	51 28
" " 1860.....	912 50	2,942 90	5,557 09	1,701 69
" " 1861.....	987 00	2,375 42	4,287 67	925 25
" " 1862.....	982 45	3,882 10	5,535 48	670 93
" " 1863.....	1,067 50	2,892 63	6,863 00	2,902 87
" " 1864.....	1,100 12	5,362 88	8,810 85	2,347 85
" " 1865.....	920 62	901 32	5,964 65	4,142 71
" " 1866.....	1,061 75	1,706 49	5,235 78	6,610 25

Trenton, 14 mai 1867. JAMES CUMMING.

APPENDICE No. 17.

TABLEAU

DES

GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA,

Faisant connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., des Travaux Provinciaux exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département des Travaux Publics, et de ceux placés sous un contrôle local.

N.B.—A l'exception de ceux de la rivière Trent, aucun de ces travaux ne sont sous un contrôle local. (Voir page 132 de l'appendice No. 15.)—G. F. B.

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., des Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX DE LA RIVIERE SAGUENAY.								
Barrages plats ..... (Ils embrassent une étendue de 6 milles à partir du pied des rapides à Gagnon jusq. pied du Lac St. Jean.)	.....	.....	105 à	7	919	.....	15	.....
Barrage de coffrage .	Sur un des bras de	.....	111.	1	40	.....	.....	.....
Piliers de dérivation.	la rivière Saguenay,	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
Tête de glissoire.....	appelé la Petite Dé-	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Gliss. pour la descente des pièces isolées..	charge, depuis le lac	.....	.....	1	5,840	5	5½ à 2½	.....
Estacade	St. Jean.	.....	.....	1	1,344	1 2/12	1 2/12	.....
Magasin.....	.....	.....	.....	1	24	24	.....	.....
TRAVAUX DU ST. MAURICE. (*La rivière est d'environ* 300 *miles.*)								
Bureau du surintendant, (maison de bois)	Dans la cité des Trois-Rivières, à une petite distance à l'ouest de l'embouchure du St. Maurice.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 1.								
Estacades (de dériv. et de détention).	.....	.....	.....	...	12,181	3	.....	.....
Piliers d'amarrage.....	A l'embouchure de la	.....	.....	46	cha. 25	25	25	.....
Piliers d'ancrage	rivière St. Maurice.	.....	.....	4	" 15	15	8	.....
Magasins	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 2.								
Estacade (de dérivation).....	.....	.....	.....	...	6,000	3	.....	.....
Pilier d'amarrage	Chutes des Grès	44	16	1	25	25	25	.....
Piliers d'ancrage.....				6	cha. 15	15	8	.....
Barrage latéral.....	.....	.....	.....	1	200	25	25	.....
A LA STATION No. 3.								
Gliss. pour passage des pièces isolées.	.....	.....	.....	1	600	.....	.....	.....
Estacades (de garde et autres).....	.....	.....	.....	...	18,000	3	.....	.....
Barrages	.....	.....	.....	...	1,075	25	25	.....
Piliers d'amarrage.....	Chutes Shaouanegane...	150	20	18	cha. 25	25	25	.....
Piliers d'ancrage.....	.....	.....	.....	33	" 15	15	8	.....
Magasins	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
Habitation	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 4.								
Gliss. pour passage des pièces isolées.	.....	.....	.....	1	400	.....	.....	.....
Estacades (de dérivation)	.....	.....	.....	...	3,500	3	.....	.....
Barrages et piliers latéraux	.....	.....	.....	4	500	25	25	.....
Piliers d'amarrage	Chutes Grand-Mère.....	40	29	2	cha. 25	25	25	.....
Piliers d'ancrage	.....	.....	.....	10	" 15	15	8	.....
Habitation	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Magasin.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 5.								
Barrage latéral.....	Chutes des Petites Piles	6	31½	1	250	.....	.....	.....
A LA STATION No. 6.								
Estacades (de détention)	.....	.....	.....	...	3,500	3	.....	.....
Barrages et piliers latéraux	.....	.....	.....	...	1,291	25	25	.....
Piliers d'amarrage	Chutes La Tuque	50	100	4	cha. 25	25	25	.....
Piliers d'ancrage				11	" 15	15	8	.....
Habitation	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Magasin.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1856-7	Juin 20,'60	41,019 74	200 00	679 00	Ces travaux ont été exécutés pour le flottage des bois depuis le lac St. Jean jusqu'à la rivière Saguenay ; de Chicoutimi ou de la baie des Ha ! Ha ! les bois sont expédiés en Europe. A partir du lac St. Jean, la rivière Saguenay parcourt une distance de 138 milles et tombe ensuite dans le St. Laurent, à Tadousac, 122 milles en bas de Québec.
1865...	1866.....	402 00			
.....	.....	.....	.....	1,818 00	Le St. Maurice se décharge dans le St. Laurent à Trois-Rivières, 74 milles en haut de Québec. Excepté à l'embouchure, le département ne possède pas de terrains sur la St. Maurice. Le terrain qu'il se trouve avoir là se compose d'un petit lot acheté de Peter McCabe, dont le plan et le titre ont été transmis au département le 12 août 1858, et d'une île et partie d'une autre île achetées de M. Lambert, et dont le titre a été remis au département le 29 mai 1864. A l'embouchure de la rivière, une partie des travaux se trouve encore sur des terrains particuliers, et ceux aux chutes des Grès et de Shaouanegane sont presque tous sur des terres de particuliers. Les travaux à la Grand-Mère se trouvent généralement sur des terres non concédées de la couronne. Ceux des Petites-Piles sont sur des terrains de particuliers. Ceux de La Tuque, du Remous Plamondon et de la Rivière-Vermillon se trouvent sur des terres non arpentées appartenant à la couronne. Les estacades servent à retenir ou à diriger le bois flotté sur la rivière. Les piliers d'amarrage servent à maintenir les estacades. Les piliers d'ancrage servent à maintenir à leur place les estacades conductrice et de dérivation. Les piliers et barrages latéraux servent à diriger le bois dans le bon chenal ou à empêcher qu'il ne se brise dans les remous violents. Les glissoires servent au flottage sûr des bois le long des forts rapides et des chutes. Les habitations sont pour les gardiens des glissoires et leurs hommes. Les magasins servent de remises à l'outillage appartenant aux travaux. Les estacades ont de 12 à 20 pouces d'épaisseur, et d'un à 8 pieds de large, ou une largeur moyenne de 8 pieds. Le grand nombre de piliers à l'embouchure du St. Maurice est nécessité par la rapidité du courant. Ils sont faits en déclin du côté d'en haut pour que le bois s'y amoncèle, car, sans eux, les estacades ne pourraient résister.
1852...	1853.....	.....	752 81	1,429 64	
1852...	1854..	.....	15 00	113 43	
1852...	1854.....	.....	989 03	2,355 34	
1852...	1854.....	.....	104 21	839 08	
.....	1863.....	.....	Point de marque		
1854...	1855.....	.....	315 84	518 28	

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LE ST. MAURICE. —*Suite.*								
A LA STATION No. 7.								
Piliers d'amarrage	Remous Plamondon au-dessus de La Tuque	.....	106	2	25	25	25	.....
TRAVAUX SUR LA RIVIERE VERMILLON. (*Tributaire du St. Maurice—d'environ 90 milles.*)								
A LA STATION No. 8.								
Sur un tributaire du N.-O. — Chutes des Iroquois, à 6 milles au-dessus de l'embouchure de la Rivière Vermillon. Les travaux commencent à un mille de l'embouchure et s'étendent à 6 ou 7 milles en montant la rivière.								
Estacades	.....	.....	.....	...	2,677	2	.....	.....
Piliers d'am'r.	.....	.....	.....	2	Chq.25	25	25	.....
Glissoire	Chutes des Iroquois, à 6 milles en amont de l'embouchure de la riv. Vermilion	.....	Verm., 116. Iroq's, 122.	1	550	.....	.....	.....
Piliers d'anc.		40		1	15	15	8	.....
Barrage et pilier latéral		.....		...	682	25	25	.....
Maison	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Magasin	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
TRAVAUX SUR LA RIVIERE DES OUTAOUAIS. (*Cette rivière est longue d'env. 700 milles*)								
A LA STATION No. 1.								
Barrages de coffrage	Carillon, sur le côté Nord de l'Outaouais	.....	27	.....	3,000	.....	.....	
A LA STATION No. 2. (*Côté Nord de la Rivière.*)								
Sur la Rivière des Outaouais. — Estacade conductrice, pour glissoire (maintenue par 6 piliers)	.....	.....	.....	...	2,376	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passe qu'une pièce à la fois, de 2 à 4 pieds.
Pil. de garde à l'ent. de la gliss.	.....	.....	.....	1	594	.....	.....	
Barrage latéral dep. le pilier de garde et s'étend. vers les chutes	.....	.....	.....	1	346	.....	5	
Pilier de pierre cimentée dep. la tête jusqu'au côté inférieur du pont et formant un côté du canal conduisant à la glissoire	Hull, sur le côté Nord de l'Outaouais	40	98	...	280	8	8	
Estac. de 6 pièces de large dep. le barr. en p. jusq. la tête de la glis.	.....	.....	.....	...	173	.....	.....	
Barr. de pierre à la tête de la glis.	.....	.....	.....	...	99	.....	.....	
Glissoire supérieure à radeaux.	.....	.....	.....	...	443	26	.....	
do inférieure do	.....	.....	.....	...	115	26	.....	
Barr. latér. à la tête de la 2e gliss.	.....	.....	.....	...	58	9	10	
Barrage de pierre de l'île à la terre ferme (10 ⋈ 18)	.....	.....	.....	.	49	.....	.....	

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1866.....	En voie d'exécuti'n	950 92	.....	.....	Quand ils seront terminés, les nouveaux travaux se composeront de quatre piliers placés de manière à retenir la glace dans la Baie Plamondon. Il n'y en a encore que deux de commencés, et ils seront terminés lorsque de nouveaux crédits seront affectés aux travaux sur cette rivière.
Depuis 1858...	1866.....	5,167 08	.....	.....	Les travaux sur la rivière Vermillon furent presque tous faits par des particuliers, c'est-à-dire par MM. Broster, Gouin, Quinn et autres, depuis 1858. En mai 1866, ils furent achetés, augmentés et améliorés par le gouvernement. Le prix d'achat était de $2,695.52.
					La rivière des Outaouais arrose une étendue d'environ 57,800 milles carrés.
1857.....	1859.....	28,458 13	400 00	392 00	Les barrages de Carillon furent érigés en 1860 et 1861.
1829...	1854.....	45,270 00	1,923 00	182 50	*Glissoire de Hull, à la station No. 2.*—La glissoire d'abord construite à Hull, sur le côté Nord des chutes de la Chaudière, l'a été par feu Philemon Wright, écr. Elle a été acquise par le gouvernement, avec le droit de passage le long de la rive Nord de la rivière, pour la somme de $40,000, le 6 octobre 1849. En 1861 et 1862, l'ancienne glissoire a été démolie et remplacée par deux nouvelles suffisamment grandes pour y faire passer les radeaux (*cribs*).

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR L'OUTAOUAIS—*Suite.* A LA STATION No. 2.—*Suite.*								
Sur le côté Sud de la rivière, ou travaux de la Chaudière Sud, savoir :—								
Sur la rivière des Outaouais: Estacades conductrices pour le bois carré, maintenues par 6 piliers..	.....	.....	.....	.....	3,234	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.
Estacades pour les billots de sciage, maintenues par 7 piliers.....	.....	.....	.....	.....	4,389	.....	.....	
1re glissoire	.....	.....	.....	.....	150	26	.....	
2me do	.....	.....	.....	.....	380	26	.....	
3me do	.....	.....	.....	.....	278	26	.....	
4me do	.....	.....	.....	.....	66	26	.....	
Principal barrage à pertuis depuis la tête de l'île Chaudière jusqu'à l'île Russell.....	.....	.....	.....	.....	1,254	.....	.....	
Continuation du barrage à pertuis depuis l'île Russell à l'île Marie.	.....	.....	.....	.....	1,221	.....	.....	
Continuation du barrage à pertuis depuis l'île Marie à l'île Amanda	.....	.....	.....	.....	132	.....	.....	
Tête de glissoire et barrage de coffrage (12 ⋈ 18).....	.....	.....	.....	.....	148	.....	.....	
Estacade à l'entrée de la 1re gliss.	.....	.....	.....	.....	957	.....	.....	
Do depuis le pied de la 1re gliss. jusqu'à la tête de la 2me gliss..	.....	.....	98	.....	264	.....	.....	
Pont de bois à la tête de la 2me glissoire.....	Cité des Outaouais, sur le côté Sud des chutes de la Chaudière.	.....	.....	.....	82	.....	.....	
Estacade de 12 pièces de large entre les 2me et 3me glissoires..		.....	.....	.....	429	.....	.....	
Estacade de 2 pièces de large entre les 3me et 4me glissoires.....	.....	.....	.....	.....	825	.....	.....	
Barrage à la tête de la 4me gliss..	.....	.....	.....	.....	214	.....	6	
Do entre les îles Coffin et Alber	.....	.....	.....	.....	66	.....	.....	
Barrage entre l'île Coffin et la tête de l'île Victoria	.....	.....	.....	.....	346	.....	.....	
Tête de glissoire entre les îles Albert et Chaudière.....	.....	.....	.....	.....	82	.....	14	
Tête de glissoire depuis l'île Chaudière jusqu'au barrage principal.	.....	.....	.....	.....	115	.....	20	
Magasin entre l'île Chaudière et le principal barrage.....	.....	.....	.....	1	87	19	.....	
Barrage à pertuis depuis l'île Chaudière jusqu'à l'île Victoria	.....	.....	.....	.....	330	.....	12	
Maison de la station (de bois).....	.....	.....	.....	1	20	30	.....	
Magasin do do	.....	.....	.....	1	23	17	.....	
A LA STATION No. 3.								
Pilier de garde au-dessus des îles (8 ⋈ 10).....	A la Petite Chaudière, environ deux milles au-dessus de la cité des Outaouais.	.....	.....	.....	300	.....	.....	
Estacade maintenue par deux piliers.....		.....	.....	.....	400	.....	.....	
Barrage de coffrage en bas de l'île (12 ⋈ 18).....		.....	100	.....	400	.....	.....	
Glissoire à radeaux.....		.....	.....	.....	140	26	.....	
Largeur de la glissoire à la tête...		.....	.....	.....	26	.....	.....	
Barrage latéral s'étendant dans la rivière	.....	.....	.....	.....	300	.....	4	

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1844...	1860.....	58,839 36	2,501 00	1,052 96	*Glissoires de la cité d'Outaouais, à la station No. 2.*—Les travaux sur le côté Sud de la Grande Chaudière, exécutés avant l'union des provinces, par feu George Buchanan, écr., en vertu d'un permis de dix ans, daté du 7 sept. 1835, consistaient en une glissoire. Elle occupait le chenal qui passe entre l'île Chaudière d'un côté et les îles Albert et Victoria de l'autre. A l'expiration du permis, en 1845, le gouvernement prit possession des travaux à cette station, et, la même année, il construisit quatre nouvelles glissoires à cet endroit. Des barrages, empellements, estacades, etc., ont été construits depuis ce temps pour faciliter l'utilisation des pouvoirs d'eau. Les quatre nouvelles glissoires sont toutes utilisées pendant les basses eaux, mais seulement deux servent lorsque les eaux sont hautes.
1845...	1866.....	17,816 93	757 00	.....	*Petite Chaudière, à la station No. 3.*—Les travaux à cette station furent commencés en 1845-6 sous la direction de T. C. Keefer, I. C., qui dépensa pour eux une somme de $3161.62. La glissoire pour le passage des radeaux fut construite en 1857, sur la rive Nord des rapides de la Petite Chaudière, près du township de Hull. Plus tard, le roc en amont de la glissoire fut miné, et réunis, ces travaux peuvent être considérés comme voies alimentaires de la glissoire de Hull.

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LA RIVIERE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
Sur la rivière des Outaouais.								
A LA STATION No. 4.								
Estacade maintenue par 5 piliers...	Aux Remous, à 4 milles en amont la cité des Outaouais, traversant presque la rivière des Outaouais.	.....	102	.....	7,920	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.
A LA STATION No. 5.								
Pilier de sûreté sur l'île.....	.....	.....	.....	...	175	.....	.....	
Barrage à la tête de l'île Victoria	.....	42	131	...	250	.....	12	
Pilier (en pin) à l'extrémité supérieure du canal.....	Rapides des Chats, environ 33 milles en amont la cité des Outaouais.	.....	.....	...	26	.....	12	
Canal conduisant à la glissoire...		.....	.....	...	1,700	.....	.....	
Glissoire pour les radeaux.....		.....	.....	...	350	25	.....	
Maison de la station..... ...		.....	.....	1	40	32	.....	
Magasin....		.....	.....	1	48	38	.....	
A LA STATION No. 6.								
Piliers pour amarrer les radeaux avant de descendre les rapides..	A la tête des rapides des Chats.....	.....	134	3	20	18	.....	
A LA STATION No. 7.								
Estacade, maintenue par 4 piliers d'ancrage	Aux Chenaux	.....	152	.....	6,230	.....	.....	
Piliers d'ancrage.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	
A LA STATION No. 8.								
Estac. conductrice à l'entrée de la gliss., 100 pds. de 6 pièces de large et 610 de 2 pièc's de large	Au Portage du Fort, environ 58 milles en amont la cité des Outaouais.	.....	.....	.....	710	.....	.....	
Pilier d'anc. pour maint. l'estac.		20	156	4	.....	.....	.....	
Glissoire pour radeaux.....		.....	.....	.....	350	26	.....	
A LA STATION No. 9.								
Estac. conduct., tête de la gliss.	A la Montagne, une petite distance en aval du Grand Calumet.	.....	.....	.....	297	.....	.....	
Pilier		20	161	.....	.....	26	.....	
Glissoire pour radeaux		.....	.....	.....	572	26	.....	
A LA STATION No. 10.								
Estac. large de 6 pièces à l'entrée de la glissoire, maintenue par un pilier et une forte ancre....	.....	.....	.....	...	360	.....	.....	
Canal coupé dans le roc solide...	.....	.....	.....	...	300	30	.....	
Tête de glissoire au centre du canal (largeur)	.....	.....	.....	...	.....	26	.....	
Grand bassin et déversoir.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	
Estacade conduisant à la tête de la grande glissoire.....	Au Calumet, lequel est environ 65 milles en amont la cité des Outaouais.	56	163	...	221	.....	.....	
Gliss. supérieure pour radeaux..		.....	.....	...	530	26	.....	
Pilier de sûreté du pied de la gliss. sup. à la tête de la gliss. infér.		.....	.....	...	250	18	20	
Estac. conduct., 2 pièces de large		.....	.....	...	80	.....	.....	
Glissoire inférieure		.....	.....	...	126	26	.....	
Pilier de sûreté sur le côté sud depuis le pied de la glissoire.		.....	.....	...	420	.....	.....	
do do nord do		.....	.....	...	120	.....	.....	
Maison de la station.....		.....	.....	1	36¾	20¼	.....	

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFERENTS PORTS DU CANADA;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l' Union. 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Répa. rations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1857...	1858..... ...	4,767 76	202 00	.....	*Piliers et estacades des Remous, à la station No.4 :*—Ces travaux ont été faits pour empêcher que les bois carrés et en grumes soient emportés dans les violents rapides qui se trouvent plus bas. *Rapides des Chats, à la station No. 5 :*—La glissoire à cette station est des mieux construites et des plus utiles sur cette rivière. Une grande quantité de bois y passe chaque année. Une glissoire pour radeaux fut autrefois construite à cette station par feu Geo. Buchanan, en vertu d'un permis d'occupation durant le bon plaisir du gouvernement, et portant la date du 18 février 1835. A l'expiration du permis, en 1845, le gouvernement prit possession de ces travaux qui, depuis lors, ont été reconstruits, augmentés et améliorés. *Tête-des-Chats, à la station No. 6 :*—Ces piliers servent à amarrer les radeaux avant de descendre ces rapides. *Chenaux, à la station No. 7 :*—Cette estacade sert à empêcher les bois en grume de boucher le chenal des bateaux à vapeur et à tenir en lieu sûr des bois de valeur qui, autrement, se perdraient ou s'éparpilleraient sur le lac des Chats durant les tempêtes. *Glissoire du Portage du Fort, à la station No. 8 :*—A cette station, la première glissoire pour radeaux fut construite en 1838-9 par M. Hugh Bolton. Elle fut emportée par la crue du printemps de 1840, et reconstruite en 1841 par M. Poupore, sen., qui la vendit au gouvernement le 16 avril 1845, pour la somme de $1,700. En 1852, le gouvernement construisit une nouvelle glissoire, qui est reconnue d'une très grande utilité. *Glissoire de la Montagne, à la station No. 9 :*—La glissoire construite à cet endroit en 1843 fut trouvée trop courte; mais elle a été allongée et améliorée entre les années 1845 et 1848. En 1852, elle a subi de nouvelles améliorations. La différence de niveau entre les eaux basses et hautes est d'environ 13 pieds à cet endroit. *Glissoire du Calumet, à la station No. 10 :*—Avant les glissoires actuelles, et avec la permission du gouvernement, feu M. David Moore, sen., en construisit une avant 1843 dans le chenal du Rocher Fendu, sur le côté Sud de l'île du Grand Calumet, M. Moore avait obtenu du gouvernement un permis daté du 31 août 1835, lequel lui accordait la possession pendant 10 ans de la glissoire qu'il devait construire, moyennant une rente annuelle de $4, avec le privilége de prélever un péage de 5s. sur chaque radeaux passant par cette glisoire. Ces travaux étant devenus inutiles par ceux exécutés par le gouvernement, une compensation de $6,000 fut adjugée par arbitrages aux héritiers de M. Moore, le 15 octobre 1861. Cette station est une des principales sur l'Outaouais, car les bois venant du haut de cette rivière et de ses grands tributaires comme les rivières Matawan, du Moine, Pétéwawa, Noire et Coulonge, évitent les chutes du Grand
Anc. trav. 1835. Nouv. 1845...	travaux. 1855.....	23,355 04	992 00	320 00	
1857...	1857.....	935 67	39 00	.....	
1860...	1860.....	4,412 76	187 00	228 00	
Anc. 1838. Nouv. 1852...	travaux. 1839. travaux. 1863.....	8,467 77	359 00	370 00	
1843...	1854.....	21,866 67	929 00	370 00	
1843...	1862.....	43.805 17	1,861 00	450 00	

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LA RIVIERE DES OUTAOUAIS.—*Suite.* A LA STATION No. 11.								
Sur l'Outaouais.								
Barrage au Nord de la glissoire supérieure, 12 ⋈ 16	.....	.....	.....	...	140	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.
Glissoire supérieure	.....	.....	.....	...	37	26	.....	
Barrage au S. de la gliss. supér.	.....	.....	.....	...	107	.....	12	
Estacade entre les gliss. supér. et inf. maintenue par 4 piliers.	.....	.....	.....	...	990	.....	.....	
Piliers d'anc. pour maint. l'estac.	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	
Barrage au N. de la gliss. infér.	Aux rapides des Joachims, environ 151 milles au-dessus de la cité des Outaouais.	28	249	...	157	.....	.....	
Glissoire inférieure		.....	.....	...	297	26	.....	
Barrage au S. de la gliss. infér.		.....	.....	...	206	.....	12	
Pilier de garde à l'ext. inf. de la gliss. inf., sur le côté N., 10 ⋈ 12.		.....	.....	...	123	.....	.....	
Pilier de garde à l'ext. infér. de la gliss. infér., sur le côté Sud.		.....	.....	...	41	.....	.....	
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS. — LA RIVIERE GATINEAU. (*Environ* 400 *milles de long.*)								
Tributaire venant du Nord.								
Estacade, (dont 1,300 pds. sont en pièc. de 6 morc. et 700 en deux.	.....	.....	Au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne.	...	2,000	.....	.....	
Piliers d'anc. pour maint. l'estac.	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....	
Pont de bois à la tête du vieux canal	.....	.....	.....	...	52	.....	.....	
Vieux canal, de la riv. au bassin.	A environ 1½ mille au-dessus de l'embouchure de la Gatineau, qui vient du Nord et se jette dans l'Outaouais, à environ 96 milles de l'embouchure de l'Outaouais à Ste. Anne, et à environ 2 milles au-dessous de la cité des Outaouais.	.....	.....	...	2,191	.....	.....	
Nouv. canal trav. par un pont...		.....	.....	...	880	.....	.....	
Estac. de séparat. dans le bassin.		.....	.....	...	1,953	.....	.....	
Piliers d'ancrage maintenant cette estacade		.....	96	2	.....	.....	.....	
Estacade à l'emb. de la crique..		.....	.....	...	185	.....	.....	
Ancre et plateforme flottante à l'endroit où se forment les radeaux, près de la jonction de la crique avec l'Outaouais.....		.....	.....	1	.....	.....	.....	
Bassin naturel près de l'emb. de la Gatineau, communiqant avec la rivière des Outaouais.		.....	.....		Environ 70 acres en superficie.			
Maison de la station		.....	.....	1		.....	.....	

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1843	1848 à 1864 inclusivement.	25,132 90	1,068 00	350 00	*Glissoire du Calumet.*—Suite de la page 143. Calumet en passant par les travaux qu'on y a exécutés. Les nouvelles glissoires ont été construites en 1843 et améliorées en 1845. La glissoire inférieure a été reconstruite en 1862. *Glissoires des Joachims, à la Station No.* 11.—Une glissoire et un barrage furent construits en 1843, mais une partie a été emportée par les crues du printemps de 1844 et remplacée dans l'hiver de 1844-5. Une autre partie a été détruite par les crues du printemps de 1845 et remplacée seulement dans l'hiver de 1846-7. De 1854 à 1861, l'entrée des glissoires a été améliorée par le creusement d'un chenal dans le roc. Dans le chenal du Rocher-Capitaine, à 20 milles environ au-dessus des Joachims, les obstacles qui s'y trouvaient ont été enlevés en 1844 et 1854.
1848	1848 à 1864 inclusivement.	31,967 83	1,358 00	811 70	*Travaux sur la rivière Gatineau.*—En remontant l'Outaouais, c'est le premier de ses tributaires sur lequel le gouvernement a fait exécuter des travaux. La Gatineau, le plus grand des tributaires de l'Outaouais, tombe dans ce dernier, à son côté Nord, à environ 2 milles de la cité d'Outaouais. Elle est longue d'environ 400 milles et baigne un territoire de 9,000 milles carrés. Les coupes de bois de la Gatineau et de ses tributaires sont considérables, et quelques unes d'elles ont été exploitées par les premiers colons au commencement de ce siècle. Les bois coupés sur cette rivière sont principalement les billots de sciage, et depuis 1861 le nombre moyen qui en a été tiré chaque année peut être porté à environ 280,000. Il s'y fait aussi du bois carré, mais dans une petite proportion. Les bois sont éloignés des forts courants à l'embouchûre de la rivière par des estacades en dedans desquelles ils sont dirigés dans un étang d'une étendue de 72 acres environ, et de là ils passent par une crique pour être conduits à la station, où ils sont mis en radeaux sur le côté nord de l'Outaouais. Le vieux canal conduisant de l'estacade sur la Gatineau à l'étang ci-dessus, ne se trouvant pas bien placé, il en a été fait un autre en 1864 et 1865 sur un point plus élevé de la rivière, qui a facilité beaucoup plus le flottage des bois en grume, tout en rendant plus sûre la principale estacade conductrice.

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*			Au-dessus de l'emb. de l'Outa. à Ste. Anne.					
LA RIVIERE MADAWASKA. (*Environ 240 milles de long.*)								
A LA STATION No. 1. (*A l'embouchure de la Rivière.*)								
Estacade, de détention dont 1,291 pieds sont à deux pièces de large 16 x 16	L'embouchure de la rivière Madawaska, sur le côté Sud de la rivière des Outaouais.	.....	136	.....	6,265	.....	.....	...
Piliers pour maint. cette estac.		.....	.....	19	.....	.....	.....	...
Piliers d'ancrage		.....	.....	2	.....	.....	.....	...
A LA STATION No. 2.								
Estac. de sûreté en amont du pont	.....	.....	.....	.....	400	.....	.....	...
Pont de bois sur la rivière	.....	.....	.....	.....	182	.....	.....	...
Estac. conduc., tête de la gliss.	Au Village de Arnprior.	.....	.....	.....	377	.....	.....	...
Barrage à travers la rivière	.....	.....	.....	.....	250	.....	.....	...
Glissoire pour les radeaux	.....	.....	.....	.....	180	26	.....	...
Pilier de garde sur le côté ouest immédiatement en bas de l'éc.	.....	.....	.....	.....	180	.....	.....	...
A LA STATION No. 3.								
Barrage incliné sur le côté Nord	Aux Rapides Plats	.....	.....	.....	500	.....	.....	...
do do Sud	.....	.....	.....	.....	300	.....	.....	...
A LA STATION No. 4.								
Barrage incliné	A l'Ile Balmer	.....	.....	.....	116	.....	.....	...
A LA STATION No. 5.								
Estacade	A Burnstown	.....	.....	.....	700	.....	.....	...
Piliers maintenant l'estacade	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	...
A LA STATION No. 6.								
Barrage avec déversoir permettant d'y passer le bois	Aux Rapides Longs.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
A LA STATION No. 7.								
Estacade	A Springtown	.....	.....	.....	740	.....	.....	...
Piliers maintenant l'estacade	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	...
A LA STATION No. 8.								
Estacade à pièces doubles	.....	.....	.....	.....	3,040	.....	.....	...
Piliers maintenant l'estacade	Au Lac Calabogie	.....	.....	2	.....	.....	.....	...
Estacade au pied du lac	.....	.....	.....	.....	600	.....	.....	...

Tributaire venant du Sud.

La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	1854.....				*Travaux sur la Rivière Madawaska :—* C'est le deuxième tributaire, en remontant l'Outaouais, sur lequel le gouvernement ait fait exécuter des travaux pour le flottage des bois. Ce tributaire important se jette dans l'Outaouais à 136 milles en amont de son embouchure, au village Ste. Anne, qui est à environ 22 milles au-dessus de Montréal. La Madawaska est d'environ 240 milles de long et baigne un territoire d'à peu près 4,100 milles carrés. Ses coupes de bois sont exploitées sur une grande échelle depuis plus d'un quart de siècle, et une grande quantité de bois de valeur exporté est venu de là. Parmi les principaux fabricants de bois, il en est beaucoup qui se sont mis à faire des billots de sciage en même temps que du bois carré. La plus grande partie des coupes de la Madawaska peut donner encore longtemps des bois de pin blanc et rouge. Depuis 1864, les travaux ont été mis en très-bon état de service. Les ressources du territoire de la Madawaska sont si considérables que ses coupes semblent inépuisables, même aujourd'hui, bien qu'elles soient exploitées et qu'elles aient fourni le marché de Québec et autres depuis plus de 30 ans.
.....	1852.....				
.....	1853				
.....	1855.....	76,727 37	3,409 00	1,251 25	
.....	1861.....				
.....	1855.....				
.....	1859.....				
.....	1866.....				

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	DIMENSIONS EN PIEDS. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
LA RIVIERE MADAWASKA.—*Suite.*								
A LA STATION No. 9.								
Principale estac. conduct., à 10 pièces de large.	.....	.....	.....	.....	692	.....	.....	
Piliers maintenant l'estacade...	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	
Barrage trav. la tête des chutes.	.....	.....	.....	.....	300	.....	.....	
Glissoire pour le passage des pièces isolées et dont la chute est de 60 pieds	.....	.....	.....	.....	1,200	.....	.....	
Estacade au pied de la glissoire.	.....	.....	.....	.....	355	.....	.....	
Pilier maintenant cette estacade.	A High Falls.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	
Barrages au pied de la long. gliss.	.....	.....	.....	2	140	.....	.....	
Barrages inclinés, à un quart de mille en descendant la rivière et près de la chute Barrett.....	.....	.....	.....	6	790	.....	.....	
1 maison de station.....	.....	.....	.....	1	30	18	.....	
1 atelier.....	.....	.....	.....	1	18	12	.....	
A LA STATION No. 10.								
Barrages sur le côté Sud, à la tête des chutes	.....	.....	.....	.....	550	.....	.....	
Pil. près du sommet des chutes.	.....	.....	.....	1	150	.....	.....	
Barrage incliné adj. aux piliers.	A la Chute Raboteuse...	.....	.....	.....	77	.....	.....	
Barrage incliné sur le côté Nord, au sommet des chutes.....	.....	.....	.....	1	80	.....	.....	
Pil. de remous au pied des chutes.	.....	.....	.....	1	300	.....	.....	
Estacade entre la chute Raboteuse et les Hautes Chutes.....	.....	.....	.....	.....	1,050	.....	.....	
A LA STATION No. 11.								
Barrage incliné, aux rapides ...	Aux Rapides Boniface..	.....	.....	1	100	.....	10	
do en bas des rapides.	.....	.....	.....	1	70	.....	10	
A LA STATION No. 12.								
Barrages inclinés.....	A l'Ile aux Canards.....	.....	.....	2	80	.....	10	
A LA STATION No. 13.								
Barrage incliné, sur le côté Sud.	.....	.....	.....	.....	180	.....	10	
do do do	Aux Chutes de Bailey...	.....	.....	.....	70	.....	10	
do do Nord.	.....	.....	.....	.....	150	.....	10	
A LA STATION No. 14.								
Estacade maintenue par 3 îles et des piliers.....	.....	.....	.....	.....	3,960	.....	.....	
Piliers maintenant l'estacade ...	Aux rapides de la Chaîne	.....	.....	4	.....	.....	.....	
Gliss. pour le passage des pièces isolées, à l'ext. inf. de l'estac.	.....	.....	.....	1	250	6	.....	

Tributaire venant du Sud.

La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFERENTS PORTS DU CANADA;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union. 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Répa. rations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	1852.....	Pour dépense sur la rivière Madawaska, voir page 147.			*Travaux sur la Rivière Madawaska.*—Suite. La rivière, sur une grande partie de sa longueur, présente une succession de rapides, de chutes, courants et remous très-forts. Les travaux de la Madawaska furent commencés, avant l'union des deux Canadas, par des fabricants de bois et continués plus tard par une compagnie à fonds social constituée par Acte du Parlement, en date du 17 décembre 1853, sous le nom de "*Compagnie des améliorations de la Rivière Madawaska.*" Les constructions faites par cette compagnie se trouvent sur la section supérieure de la rivière; elles ont été fort utiles pendant longtemps, mais aujourd'hui elles sont en très mauvais état. Durant l'hiver de 1843-4, le gouvernement commença la construction des glissoires et estacades de High Falls et les barrages et piliers de la Chute Raboteuse, ainsi que des améliorations pour le passage du bois entre cette station et l'embouchure de la rivière, distance d'environ 35 milles. La glissoire de High Falls ne servit que très-peu durant les deux premières années, parceque le fond en était trop élevé pour le passage du bois; les constructions de la Chute Raboteuse durent être abandonnées. Durant l'hiver de 1845-6, on les reconstruisit; le niveau de la rivière fut élevé de 12 pieds par un barrage établi à High Falls pour augmenter le volume d'eau de la glissoire pour les pièces détachées, (*single stick slide*), et franchir ainsi cet obstacle formidable. Des barrages latéraux furent construits plus bas pour couvrir d'eau des bas fonds dangereux et empêcher l'accumulation du bois dans le chenal. En 1854, une glissoire à radeaux et une série d'estacades furent établies au village d'Arnprior, près de l'embouchure de la Madawaska. Les pièces équarries et en grume, sont envoyées en pièces détachées sur cette rivière jusqu'à ce qu'elles atteignent la grande estacade d'arrêt, qui se trouve à son embouchure; là, elles sont réunies en radeaux excepté les billots de sciage qui sont réunis en estacades, pour descendre en sûreté la rivière des Outaouais jusqu'à leur destination.
.....	1852 et 1857				

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIERE MADAWASKA.—*Suite.*								
STATION No. 15.								
Tributaire du Sud. — Barr. (avec gliss. 40 x 10 pieds). — Distribués sur une étendue d'eau d'environ 3 miles et à 19 milles environ de l'embouchure de la rivière.	.....	.....	En amont de l'emb. de la Madawaska.	1	80	.....	19	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.
Barr. (avec gliss. 40 x 10 pieds).	.....	.....	.....	1	84	.....	10¾	
Barr. (avec gliss. 40 x 10 pieds).	Sur la rivière Opéongo.	.....	106		.....	.....	.....	
Barrage latéral.	.....	.....	.....	1	96	.....	16½	
do ...	.....	.....	.....	1	39	.....	5	
do ..	.....	.....	.....	1	50	.....	6	
	.....	.....	.....	1	78	.....	5½	
RIVIERE COULONGE.								
Tributaire du Nord. (*Longueur* 160 *milles.*) — Glissoire à pièces détachées.....	High Falls sur la rivière Coulonge, tributaire du Nord.	...	En amont de l'emb. de l'Outaouais, 184 M.	1	2,956	6	.....	
Barrage plat à la tête de la chute de l'autre côté de la rivière...		...	En amont de l'embouc. de Coulonge, 5 M.	1	173	.....	.....	
Maison de la station		...		1	31	32		
RIVIERE NOIRE. (*Longueur* 128 *milles.*)								
Tributaire du Nord. — Estacade à l'emb. de la rivière.	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	
Glissoire à pièces détachées à High Falls, environ 1 mille de l'embouchure.....	.....	.....	.....	1	873	.....	.....	
Pilier de dérivation.....	High Falls sur la rivière Noire.	.....	193	1	346	18	8	
Barrage plat.....		.....	.....	1	135	.....	5	
Estacade à pièces détachées.....	.....	.....	.....	...	877	.....	.....	
do traversant la rivière ½ mille en amont de la glissoire	.....	.....	.....	...	262	.....	.....	

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1865...	1866.....	Dépenses comprises dans les travaux de la rivière Madawaska, page 147.			*Travaux sur la rivière Opéongo, l'un des tributaires de la Madawaska :—* Cette rivière se jette dans la Madawaska à environ 106 milles de son embouchure. Durant l'hiver de 1865–6, elle a été améliorée au moyen de trois barrages plats traversés par des glissoires et par la construction ou les réparations des barrages latéraux, ce qui augmente l'approvisionnement d'eau et permet aux fabricants de bois des parties les plus éloignées de ce district d'expédier leurs produits par cette voie. Les améliorations s'étendent sur un parcours de 3 milles environ ; les nouveaux travaux se trouvent entre le lac Victoria et l'embouchure de la rivière, en amont de laquelle la distance moyenne aux travaux est d'environ 10 milles.
1864.....	1865.....	23,950 24	1,049 00	370 00	*Travaux sur la rivière Coulonge :—* C'est le troisième tributaire de l'Outaouais, en montant, où le gouvernement a fait des améliorations. Cette rivière se jette dans l'Outaouais du côté du nord, à environ 184 milles en amont du confluent de l'Outaouais et du St. Laurent, au village de Ste. Anne. Elle a environ 160 milles de long et baigne une région très-boisée représentant une superficie de 1,800 milles carrés. Cette région n'a jamais souffert du feu et offre de belles étendues d'une forêt épaisse de pin rouge et blanc qui fourniront probablement de grandes quantités de bois pendant plusieurs années. Antérieurement au mois de mai 1865, la descente du bois était très-difficile à High Falls, environ 5 milles en amont de l'embouchure de la rivière ; mais le passage des radeaux s'effectue sans danger, en quelques heures, dans cette gorge dangereuse depuis l'achèvement, au mois de mai 1865, d'une glissoire pour les pièces détachées. Par endroits cette glissoire longe des escarpements élevés de 50 à 60 pieds au-dessus du niveau de la Coulonge ; comme les rapides sont surmontés de rocs élevés on a eu à vaincre de grandes difficultés pour poser les fondations de la glissoire. Certains travaux établis depuis longtemps par des particuliers pour le fonctionnement de la glissoire, ont été achetés par le gouvernement, le 20 fév. 1867, pour la somme de $4,342.18. Il y a, en amont de la nouvelle glissoire, d'autres travaux appartenant à des particuliers.
1866.....	1866.....	740 36			
1837...	.....	12,500 00			*Travaux sur la Rivière Noire :—* C'est le quatrième tributaire de l'Outaouais, en montant, où le gouvernement a fait des améliorations. Cette rivière court du nord et se jette dans l'Outaouais à 193 milles en amont de Ste. Anne ; sa longueur est environ de 128 milles, et elle baigne une superficie de 1,120 milles carrés. Feu M. Poupore construisit les glissoires sur ce cours d'eau, il y a environ 30 ans, et les renouvela à diverses reprises. En 1867 le gouvernement acheta ces travaux de M. Poupore M. P., au prix de $12,500 fixé, par arbitres.

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LA RIVIERE DES OUTAOUAIS.—*Suite.*								
(*Cours principal,* 138 *milles de long.*)								
LA RIVIERE PETEWAWA.								
A LA STATION No. 1.								
Estacade de détention	A l'embouchure de la Pétéwawa.	.....	218	.....	4,000	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires ou ne passant que des pièces isolées de 2 à 4 pieds.
Piliers soutenant l'estacade		.....	.....	6	.....	.....	.....	
A LA STATION No. 2.								
Estacade conductrice, côté N. de la tête de la glissoire	.....	.....	.....	.....	248	.....	.....	
Estacade conductrice, côté Sud de la tête de la glissoire	A la première Chute de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	541	.....	.....	
Barrage au côté N. de la gliss.		.....	.....	.....	118	.....	.....	
do Sud do	.....	.....	.....	.....	359	.....	.....	
Glissoire à pièces isolées	.....	.....	.....	.....	563	6	.....	
A LA STATION No. 3.								
Estacade conductrice, côté N. de la tête de la glissoire	.....	.....	.....	.....	332	.....	.....	
Estacade conductrice, côté Sud de la tête de la glissoire	A la seconde Chute de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	1,169	.....	.....	
Barrage au côté N. de la gliss.		.....	.....	.....	489	.....	12	
do Sud do	.....	.....	.....	.....	287	.....	10	
Glissoire à pièces isolées	.....	.....	.....	.....	554	6	.....	
A LA STATION No. 4.								
Estacade conductrice, côté N. de la tête de la glissoire	.....	.....	.....	.....	243	.....	.....	
Estacade conductrice, coté Sud de la tête de la glissoire	A la troisième Chute de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	586	.....	.....	
Barrage au coté N. de la gliss.		.....	.....	.....	97	.....	10	
do Sud do	.....	.....	.....	.....	101	.....	10	
Glissoire à pièces isolées	.....	.....	.....	.....	1,346	6	.....	
A LA STATION No. 5.								
Barrage plat	.....	.....	.....	.....	116	.....	.....	
Barrage de coffrage, 10 x 10	A la Station du Bois Dur sur la Pétéwawa.	.....	.....	.....	250	.....	.....	
Glissoire à pièces isolées		.....	.....	.....	250	6	.....	
Estacade conductrice	.....	.....	.....	.....	950	.....	.....	
Bras Nord.								
A LA STATION No. 1.								
Barrage plat	Au rapide du demi mille.	.....	.....	.....	160	.....	9	
A LA STATION No. 2.								
Barrage plat	.....	.....	.....	.....	100	.....	12	
Glissoire à pièces isolées	A la Chute Tortueuse.	.....	.....	.....	250	6	.....	
Estac. cond. à la tête de la gliss.	.....	.....	.....	.....	400	.....	.....	

Sur la Pétéwawa, tributaire de l'Outaouais venant du Sud.

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1857...	1858.....	28,859 07	.....	.....	*Travaux sur la Rivière Pétéwawa :—* C'est le cinquième tributaire de l'Outaouais, en montant, sur lequel le gouvernement a fait des travaux pour la descente du bois. Il court du Sud pour se jeter dans la rivière Outaouais, à 218 milles du confluent de cette dernière et du St. Laurent, au village Ste. Anne. Il a 138 milles de long et baigne une région de 2,200 milles carrés environ. Des rapides, forts courants et chutes se rencontrent à de fréquents intervalles depuis sa source jusqu'à son embouchure. Le commerce de bois se fait depuis de longues années sur ce cours d'eau, et les fabricants y ont fait des barrages et autres travaux temporaires suivant leurs moyens. En 1857–8, le gouvernement construisit 4 glissoires pour pièces détachées, avec barrages et estacades conductrices, aux diverses chutes le long du cours d'eau principal de la Pétéwawa, jusqu'à 5 milles de l'embouchure de cette rivière.
.....	Travaux augmentés en 1859	1,045 54			
	$	29,904 61			

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'emb. de la rivière.	No. piliers, barrages, glissoires, et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIERE PETEWAWA.—*Suite.* *Bras Nord.*—Suite.								
Station No.								
Sur le Bras Nord et Sud de la Rivière Pétéwawa, Tributary venant du Sud.								
3—Glissoire à pièces isolées...	.....	.....	.....	1	480	6	.....	
Barrages	.....	.....	.....	2	200	.....	5 to 12	
Estacades	Entre High Falls et le Lac Traverse.	.....	.....	.....	400	.....	.....	
Barrages plats.....		.....	.....	5	556	5	5	
do	.....	.....	.....	3	510	.....	11	
Pillier de dérivation	.....	.....	.....	1	100	.....	.....	
4—Barrage plat	Aux rapid. de Thompson	.....	.....	1	188	.....	.....	
Barrage du chenal, rive Nord	.....	.....	.....	1	26	.....	5	
5—Estacade	A la Baie Sawyer.....	.....	.....	.....	2,671	.....	.....	
6—Barrage plat	Rapides Meno.....	.....	.....	.....	200	.....	9	
7— Do	Au bas du Lac à la Truite	.....	.....	.....	160	.....	9	
8—Pilier	Au Grand Remous.....	.....	.....	.....	93	10	8½	
9 do	A l'Ile des Cèdres	.....	.....	.....	108	10	5	
10 do	Au p. de la Chute du Dia.	.....	.....	.....	40	8	5	
11—Pilier latéral.....	A la Chute du Diable.....	.....	.....	.....	90	12	8	
12—Barrage plat.....	Au rapide du Coude ...	.....	.....	.....	63	.....	7	
13—Pilier Nord	Au pied du Long Sault...	.....	.....	.....	130	10	5	
do Sud	.....	.....	.....	.....	50	10	6	
14— do Nord	Au milieu du Long Sault	.....	.....	.....	40	12	8	
do Sud	.....	.....	.....	.....	60	12	8	
15—Pilier angulaire, Nord.....	A la tête du Long Sault.	.....	.....	.....	23	12	12	
do Sud.....	.....	.....	.....	.....	39	18	12	
16—Barrage plat, rive Sud.. . ..	La rive Sud entre le Long	.....	.....	.....	87	20	.....	
Pilier en arrière du barrage	Slt. et le lac des Cèdres.	...	.....	.....	20	10	10	
17—Pilier, côté Nord.....	Sur la rive Nord do ..	.....	.....	.....	184	12	8	
do Sud	Sur la rive Sud do ..	.....	.....	.....	90	10	8	
18—Barrage du lac aux Cèdres, long. totale, 407 pieds, haut. 5 pieds, divisée comme suit:								
Pilier, côté Nord.....	.....	.....	.....	.....	127	8	5	
Barrage do	.....	.....	.....	.....	25	23	.....	
Piliers de divis., chenal N..	.....	.....	.....	3 de 12	=36	14¼	12	
do ou déversoirs..	.....	.....	.....	2 de 20	=40	.....	.....	
Barrage, rive Sud.....	Au Lac des Cèdres	.....	.....	1	34	.....	.....	
Pilier de l'Ile	.....	.....	.....	1	95	8	5	
Piliers du chenal Sud.....	.....	.....	.....	2 de 15	=30	.....	.....	
Déversoir	.....	.....	.....	1	20	.....	.....	
Bras Sud.								
1—Premier { Glissoire.....	.....	.....	.....	.....	174	6	.....	
1—Premier { Barrage	.....	.....	.....	.....	150	.....	18	
2—Seconde glissoire.....	.....	.....	.....	.....	432	6	.....	
3—Troisiè. { Glissoire.....	.....	.....	.....	.....	271	6	.....	
3—Troisiè. { Barrage	.....	.....	.....	.....	78	.....	6	
4—Qu'triè. { Glissoire.....	Sur le bras Sud de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	215	6	.....	
4—Qu'triè. { Barrage	.....	.....	.....	.....	100	.....	6	
5—Ci'quiè. { Glissoire.....	.....	.....	.....	.....	75	6	.....	
5—Ci'quiè. { Barrage	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	
6—Sixième Barrage	.....	.....	.....	.....	82	.....	.....	
7—Septième glissoire	.....	.....	.....	.....	372	6	.....	
8—Huitième do	.....	.....	.....	.....	513	6	.....	

La profondeur moyenne de l'eau dans les glissoires à radeaux, durant la saison courante, est de 18 à 20 pouces, et dans les glissoires où ne passent que des pièces isolées, de 2 à 4 pieds.

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
		29,904 61			
Automne de 1861...	1862.....	13,646 67			
1863...	1864.....	17,582 73	2,874 01	1,100 00	*Travaux sur la Rivière Pétéwawa :*—Suite. Le bras Nord de ce cours d'eau a été amélioré plus tard par le gouvernement, et deux barrages ont été construits aux rapides de Thompson et au lac des Cèdres, pour arrêter les eaux de la chaîne de grands lacs qui se trouvent dans le voisinage. La formation particulière du lit et des bords de la Pétéwawa rendait ces travaux nécessaires, vû qu'aux hautes eaux ce cours d'eau gonflait subitement pour baisser de même. Au moyen de barrages, on retient l'eau et l'on peut en fournir suivant les besoins des radeaux Le bras Sud de la Pétéwawa a aussi été amélioré par le gouvernement. Les travaux du gouvernement sur la Pétéwawa furent commencés en 1857 et ont été continués depuis ; plusieurs travaux importants ont été achevés depuis 1863. Sur les bords de ce tributaire on trouve le pin rouge et blanc en excellente qualité, mais ce n'est qu'on haut de la rivière qu'ils existent en quantités considérables. Sur cette rivière on fait descendre le bois par pièces isolées jusqu'à l'estacade, qui la traverse à l'embouchure.
.....	1860.....	6,500 00			
Total du coût travaux de la Pétéwawa		$67,634 01			

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'emb. de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
TRAVAUX SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIERE DU MOINE. (*Environ* 120 *milles de long.*)								
Tribut. venant du N.			Au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne.					
Estacades de détention	.....	.....		2	800	.....	.....	.....
Barrages des Cascades	.....	.....		2	186	.....	8	.....
Barrages plats et latéraux	.....	.....		5	445	.....	8	.....
do do	Sur la rivière du Moine,	.....		5	493	.....	10	.....
Barrage plat, tête de la gliss.	sur une étendue de 15	.....		1	200	.....	5	.....
Glissoire à pièces isolées	milles depuis son em-	.....		1	300	5	.....	.....
Piliers soutenant les estacades	bouchure et aussi à 45	.....		2	16	16	16	.....
do do	milles de son embou-	.....		2	12	12	12	.....
Piliers latéraux de la glissoire	chure	.....	256	2	30	10	7	.....
TRAVAUX SUR LA RIVIERE TRENT.		Au-dessus de l'emb. de Trent.						
Sur le cours principal de la rivière Trent.								
A LA STATION No. 1.								
Estacades	Au village de Trenton,	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piliers	embouchure de la Trent, sur la Baie de Quinté, rive Nord du lac Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 2.								
Barrage de pierre traversant partie de la rivière à la tête de l'île	Aux rapides de la veuve Harris.	116.48	9	1	1,135	10	6	.....
				1	130	10	6	.....
A LA STATION No. 3.								
Barrage à fermes	Aux rapides de Chisholm,	.....	.....	1	715	.....	6	.....
Glissoire à radeaux	en aval de l'île Wilson.	116.48	15½	1	100	50	.....	2
A LA STATION No. 4.								
Piliers et estacades ont été emportés par les inondations ou déplacés	Débarcadère de Percy.	125.12	28½	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION No. 5.								
Barrage	A l'île Myer	.....	.....	1	167	.....	.....	.....
A LA STATION No. 6.								
Glissoire à radeaux supérieure	.....	.....	.....	.....	390	33	.....	2
do inférieure	.....	174.78	33½	.....	1,102	33	.....	.....
Barrage à fermes	Aux chutes de Ranney	.....	.....	.....	414	33	12	.....
Estacades conductrices faites de trois pièces	.....	.....	.....	.....	1,352	8½	.....	.....

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFERENTS PORTS DU CANADA;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union. 10 fév. 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Répa. rations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Comp agnie à fonds social... 1851... 1852..... Gouvernement ... 1862... 1864.....		8,802 00	374 00	345 00	C'est le sixième et le dernier trib. de l'Outaouais, en montant, où le gouvernement a fait des améliorations. Il court du Nord et se jette dans l'Outaouais à environ 156 milles du village de Ste. Anne. La Rivière du Moine baigne environ 1,600 milles carrés d'un territoire qui fournit une quantité considérable de pin blanc. La première gliss. et les prem. estac. furent const. en 1851-2 par une comp. à fonds social légalement constit. le 25 janv. '51, sous le nom de "Compagnie des glissoires et estacades de la Rivière du Moine." En 1862-3, le gouv. étendit et améliora les trav., établit des bar. sur la riv., dans les endroits où cela était néces., et fit construire une estacade et des piliers à l'embouchure de ce cours d'eau, où l'on fait descendre le bois par pièces isolées.
					Village de Trenton, à environ 67 milles en amont de Kingston :—
....	....	3,121 45	.....	.....	Le bois qui descend la Trent et ses tributaires est réuni en radeaux à Trenton, pour être expédié sur le St. Laurent, jusqu'à Québec et les ports intermédiaires. De Trenton jusqu'aux rapides de la veuve Harris, la rivière, sauf le premier mille, présente un rapide continu.
....	1843..... 1844.....	65	.....	.....	Il y a un débarcadère où l'on détache les radeaux avant de les faire sauter les rapides jusqu'à Trenton. Le barrage de cette station rend la rivière navigable jusqu'aux rapides de Chisholm, distance de 6½ milles, pour les embarcations de 4½ pieds de tirant, aux eaux basses.
....	1839..... 1843.....	Compris dans les dépenses de l'écluse et du canal.			Le barrage rend la rivière navigable pour les embarcations de 4½ pieds de tirant jusqu'au débarcadère de Percy, distance de 13 milles.
....	1844.....	Dépenses comprises dans la station No. 1.			Les piliers et estacades construits en cet endroit sont hors d'usage, les uns ont été emportés par les inondations, les autres ont été déplacés, le coût d'entretien étant trop considérable. De cette station à la chute de Ranney, distance de 5 milles, est une succession continue de rapides.
.....	1843.....	.....	.....	.....	
....	1845 ..... 1845..... 1844.....	47,107 55	.....	.....	Ces travaux sont les plus importants de la Trent, en raison des obstacles énormes qu'ils servent à franchir. Les rapides s'étendent sur 1¼ mille de cette station jusqu'à Campbellford.
.....	.....	.....	.....	.....	

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

	DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'emb. de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	Dimensions en Pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
	TRAVAUX SUR LA RIVIERE TRENT.—*Suite.*								
Sur le cours principal de la rivière Trent.	A LA STATION No. 7.								
	Estacades conductrices	Au village de Campbellford (Seymour.)	.....	34¾	.....	1,100	3½	.....	.....
	A LA STATION No. 8.								
	Barrage latéral	.....	.....	36	.....	300	14	6	.....
	do transversal	Ile Fiddler	.....	.....	.....	100	14	12	.....
	do du major Campbell	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	A LA STATION No. 9.								
	Gliss. inférieure pour radeaux	.....	.....	.....	1	455	33	.....	2
	do supérieure do	.....	.....	.....	1	60	33	.....	2
	1er barrage inférieur à fermes	A la chute du Milieu, en amont du confluent de la rivière au Corbeau	.....	.....	1	97	25	moy. 13	.....
	2ème do do		229.33	37½	1	48	20	do 7	.....
	3ème do supérieur à fermes		.....	.....	1	38	20	do 7	.....
	Barrage latéral		.....	.....	1	637	8	do 5	.....
	A LA STATION No. 10.								
	Estacade à une seule pièce de large	Au pied de la baie au Corbeau	.....	38	.....	2,600	1 2/12	.....	.....
	A LA STATION No. 11.								
	Gliss. inférieure pour radeaux	.....	.....	.....	1	360	33	.....	2
	do supérieure do	Chute Heely, en amont du confluent de la rivière au Corbeau	.....	.....	1	713	33	.....	2
	Barrage à fermes		275.55	42½	1	488	33	10	.....
	Maison de bois		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	A LA STATION No. 12.								
	Barrage à fermes	Aux rapides de Crooks, village de Hastings, 6½ milles en aval du pied du lac au Riz	.....	.....	1	253	.....	7½	.....
	Glissoire pour radeaux		352.51	54½	1	79	33½	.....	2
	Maison de pierre pour le gardien de l'écluse et de la glissoire		.....	.....	1	32	24	.....	.....
Sur la rivière Otonabee.	A LA STATION No. 13.								
	Barrage latéral à fermes, en amont de l'écluse	Aux rap. de Whitlaw, environ 12½ milles en amont de l'emb. de l'Otonabee ou tête du lac au Riz, et 1 mille en aval de la ville de Peterborough	369.50	93	1	323½	27	moy. 12½	.....
	Barrage transversal à fermes, en amont de l'écluse		.....	.....	1	160	.....	moy. 9	.....
	A LA STATION No. 14.								
	Piliers	Au Petit Lac, près de la ville de Peterborough.	.....	94	3	.....	.....	.....	.....
	Estacades		.....	.....	1	.....	.....	.....	.....

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1844.....	1844.....	.....	.....	.....	De cette station à l'île Fiddler les rapides se continuent sur 1¼ mille de plus.
1848.....	1848.....	883 05	.....	.....	Ces travaux ont été établis dans le but de former un nouveau chenal pour la descente des radeaux. De cette station à Middle Falls les rapides ont 1½ mille de long.
1848.....	1848.....				
.....	.....	1.583 12	.....	.....	
.....	1845.....	20,918 08	.....	.....	Les travaux de cette station, et des trois précédentes, ont été faits en vue exclusive du commerce de bois. La rivière offre un rapide continu sur un parcours d'un demi-mille, distance qui sépare le pied des chutes du pied de la Baie au Corbeau.
.....	1844.....				
.....	1845.....				
1844...	1844.....				
.....	1844... ..				
.....	1844.....				
.....	.....	.....	.....	.....	On mesure les radeaux à la Baie au Corbeau et les résultats du mesurage servent à calculer le montant du droit de glissoire ; dans le trajet des radeaux de la Baie au Corbeau au débarcadère de Percy, on perçoit les droits de glissoire ou l'on se fait donner des bons pour le montant. Du pied de la baie la rivière est navigable sur un parcours de trois milles en montant, après quoi elle devient un rapide impraticable sur une distance de 1½ mille jusqu'aux chutes de Heely.
.....	.....	38,985 67	.....	.....	Ces travaux ont été établis pour l'avantage du commerce de bois, et aussi afin de rendre la rivière navigable pour les embarcations de 4 pieds de tirant, aux eaux basses, sur une distance de 12 milles jusqu'aux rapides de Crooks, village de Hastings.
1837.....	1844.....				
.....	.....				
.....	.....				
1837.....	1838.....	Dépenses comprises avec celle de l'écluse.			Le barrage de cette station a rendu la rivière navigable, pour la même catégorie d'embarcations, sur un parcours de 6½ milles jusqu'au pied du lac au Riz ; en outre, il est utile au commerce de bois. De ce point le lac, sur 12½ milles, et la rivière Otonabee, sur 19½ milles, depuis la tête du lac au Riz, sont navigables jusqu'aux rapides de Whitlaw.
1845.....	1845.....				
.....	.....				
1837.....	1842.....	do	do	do	Au moyen de barrages à cette station, la rivière a été rendue navigable sur un parcours d'un mille jusqu'au Petit Lac, et sur un parcours d'un demi-mille de plus jusqu'à la ville de Peterborough.
.....					
1852.....	1852.....	.....	.....	.....	De ce lac jusqu'aux rapides de Buckhorn, distance de 31 milles, il n'y a point d'obstacles à la descente du bois sur la rivière Otonabee.
.....					

TABLEAU DES GLISSOIRES, BARRAGES,

CONSTRUITS POUR LA DESCENTE DES BOIS AUX

FAISANT connaître la localité, les dimensions, prix de revient, etc., de ces Travaux des Travaux Publics, et de ceux

	DESIGNATION DES TRAVAUX.	Où situés.	Hauteur des chutes.	Milles en amont de l'emb. de la rivière.	No. piliers, barrages, gliss. et estacades.	DIMENSIONS EN PIEDS. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Tirant d'eau dans les glissoires.
Entre le lac Pigeon et l'Otonabee.	A LA STATION No. 15.								
	Estacade double	.....	.....	.....	.....	300	3½	.....	.....
	do simple	.....	.....	.....	.....	600	1¼	.....	.....
	Barrage de pierres	Rapides de Buckhorn ...	549.17	125	1	173	8	moy. 6	.....
	do à fermes	.....	.....	.....	1	387	25	do 5	.....
	Glissoire à radeaux	.....	.....	.....	1	65	33	.....	2
	Pont sur chevalets	.....	.....	.....	.....	600	12	.....	.....
Entre le lac Seugog et le lac Pigeon.	A LA STATION No. 16.								
	Barrage à fermes	Rapides de Bobcaygean, extrémité supérieure du lac Pigeon.	.....	.....	1	468	25	moy. 12	.....
	do en coffrage		555.33	140¾	1	794	15	do 6	.....
	Glissoire à radeaux		.....	.....	1	30	33	.....	2
Sur la rivière Seugog.	A LA STATION No. 17.								
	Barrage à la tête de la gliss...	A Seugog, ville de Lindsay.	562.28	161¼	1	280	30	9	.....
	Gliss. traversant la vieille écl.		.....	.....	1	65	33	.....	.....

OBSERVATIONS

Le tableau précédent a été fait sur l'appendice N., rédigé par M. J. Stewart et moi-même, en 1848, et cette année par les contrôleurs des travaux savoir :—D. Boulanger, contrôleur des travaux du Saguenay 85,231, 84.659 et 423.)—H. Merrill, contrôleur des travaux d'Outaouais (rapports Nos. 84,022 et 86,043.)—G. W. générale des constructions sur la Trent (rapport No. 943, appendice 15, au rapport du Commissaire de 1866-7).

Comme le Département ne tient pas de compte spécial de chacune des constructions, je n'ai enrégistré

Le total des frais de construction, jusqu'au 1er juillet 1867, d'après les comptes publiés dans les rapports

Saguenay, glissoires, etc., depuis le commencement des travaux en 1857.....
St. Maurice, do do do 1851.....
Outaouais, do do do 1843.....
Trent, do y comprises 5 écluses construites depuis le commencement des travaux, en 1837, jusqu'à l'Union des deux Canadas, en 1841 .....
Glissoires, etc., de la Trent depuis l'Union.....

N.B.—La dépense totale pour les glissoires, etc., de l'Outaouais comprend les items suivants pour les ponts
Dépense totale, glissoires, etc., Outaouais.....
A déduire pour les ponts entre Outaouais et Hull.....
A déduire pour dommages.....

Dépense totale, glissoires, estacades, etc., de l'Outaouais, non

OUTAOUAIS, 10 septembre 1867.

PILIERS ET ESTACADES,

DIFFÉRENTS PORTS DU CANADA ;

Provinciaux, exécutés, en voie de construction ou administrés par le Département placés sous un contrôle local.—*Suite.*

A QUELLE DATE.		Frais de construction depuis l'Union, 10 février 1841.	MOYENNE DES FRAIS ANNUELS POUR LES 10 DERNIERES ANNEES.		OBSERVATIONS.
Commencés.	Terminés.		Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1856.....	1857.....				Les constructions établies à cette station, pour faciliter la descente du bois, ont été utiles en ce qu'elles ont élevé les niveaux des lacs Buckhorn, à la Boue et Pigeon, jusqu'à Bobcaygean, pour les embarcations tirant 4 pieds d'eau
1865.....	1865.....				
1837.....	1835.....	.....	.....	.....	
1837.....	1835.. ...				Pont construit en 1845 et refait à neuf en 1857.
1857.....	1857.....				Le barrage construit en 1835, par des particuliers, a été exhaussé en 1837 par le gouvernement, et complété en 1840.
1844.....	1845.....				
1837.....	1839.....	Dépenses de l'an	comprises cienne éclu	dans celles se.	A cet endroit, il y a aussi des constructions utiles au commerce de bois et à la navigation ; le barrage a élevé le niveau d'eau du lac à l'Esturgeon sur un parcours de 12½ milles, et celui de la rivière Scugog sur un parcours de 8 milles depuis la tête de ce lac jusqu'à la ville de Lindsay, ce qui donne une profondeur d'eau navigable de 4 pieds, aux eaux basses.
1837.....	1839.....				
1858	1858				
1837.....	1844.....	Dépenses de l'éclu	comprises se.	dans celles	L'écluse de bois, construite à cette station en 1844, a été convertie en glissoire en 1859. Le barrage à la tête de la glissoire rend la rivière Scugog navigable sur un parcours de 9 milles jusqu'au lac Scugog ; les navires tirant 4 pieds d'eau peuvent monter et traverser le lac jusqu'à son extrémité supérieure, c'est-à-dire sur une distance supplémentaire de 19¾ milles.
1859.....	1859.....				

GENERALES.

publié dans le rapport du département pour cette année là; j'ai aussi consulté les rapports adressés (rapports Nos. 84,055 et 168.)—H. R. Symmes, contrôleur des travaux du St. Maurice (rapports Nos. 84,057, Ranney, contrôleur des travaux de Trent (rapports Nos. 83,834 et 132.—G. F. Baillairgé, I. C., description Aucune de ces constructions ne sont sous un contrôle local, excepté celles de la Trent. (Voir Appendice, page 132.) ces comptes spéciaux que dans les cas où ils ont été fournis par les contrôleurs.
du Département, est comme suit :—

Construction.	Reconstruction.	Réparations et entretien.	Total.
$ cts.	$ cts,	$ cts.	$ cts.
44,872 79	....	6,411 17	51,283 96
269,043 03	.....	126,575 77	395,618 80
762,769 69	54,827 88	245,442 69	1,063,040 26
177,592 00	.....	.....	177,592 00
459,014 05	.....	55,476 82	514,490 87
1,713,291 56	54,827 88	433,906 45	2,202,025 89

et les dommages :—		
....	$1,063,040 26	Les constructions de l'Outaouais ont été sous le contrôle de Gerard Nagle, de 1842 à 1845, de T. C. Keefer, I. C., de 1844 à 1849, et sont depuis 1848 sous le contrôle de H. Merrill.
..... $71,032 55		
..... 11,000 00		
	82,032 55	
compris les ponts.....	$981,007 71	

G. F. BAILLAIRGÉ, I. C.

APPENDICE No. 18.

[No. 391]

RAPPORT DE JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

DESCRIPTION DU CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

STE. FLAVIE, 25 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics, Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre, No. 62,933, datée du 15 juin dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-dessous un rapport général et détaillé des travaux sous mes charges.

CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

Ce chemin commence auprès de l'église de Ste. Flavie, dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du fleuve St. Laurent, à 201 milles en bas de Québec, et se termine à la ferme de James Sillars, où commence le chemin Ristigouche, qui se relie à la Pointe de la Croix (Cross Point) avec le chemin de la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, et par la traverse, entre la Pointe de la Croix et Campbellton avec celui de la côte du Nouveau-Brunswick, sur la rive opposée, lequel conduit à Halifax.

Le chemin Métapédiac a été construit pour remplacer le vieux chemin Kempt, qui s'étend dépuis Métis, à quelques milles en bas de Ste. Flavie jusqu'à la Pointe de la Croix.

Ce dernier chemin traverse plusieurs chaîne de montagnes, ce qui le rend presqu'impraticable. Jusqu'à l'hiver de 1865, c'était la seule voie de communication avec Gaspé; l'été on y passait difficilement en charrette, et l'hiver seulement à la raquette ou au moyen de petits traîneaux auxquels on attelait des chiens; c'est ainsi que s'est fait le service des malles pour cette partie de la province pendant une période d'environ 30 ans.

Par le nouveau chemin, la distance entre Ste. Flavie, sur le St. Laurent, et la ferme de James Sillars, sur la rivière Ristigouche, est de 100½ milles.

En partant de St. Flavie, le chemin Métapédiac est presque à angle droit avec le chemin du Fleuve ou chemin Royal.

A 33 milles de Ste. Flavie, après avoir traversé les hauteurs qui séparent les eaux qui coulent respectivement vers le St Laurent et la Baie-des-Chaleurs, on rencontre le lac Métapédiac, qui a environ neuf milles de long sur une largeur variant de un mille et demi à deux milles.

Le chemin suit la rive ouest de ce lac à une distance plus ou moins grande, suivant le niveau du terrain, sans cependant s'en éloigner beaucoup; il suit également la rivière du même nom, qui est la décharge du lac ci-dessus, jusqu'au quarante-huitième mille où il traverse cette rivière pour suivre sa rive Est jusqu'à son embouchure avec la rivière Ristigouche; et, de là il suit également cette dernière rivière jusqu'à son terminus.

Ainsi, ce chemin suit la vallée Métapédiac sur toute sa longueur, ou depuis le 33e mille, où elle commence, jusqu'au 96e, sur la rivière Ristigouche, où elle finit.

Il a été commencé en 1857 à Ristigouche, sous la direction de M. Jean Lefebvre, qui a été surintendant pour la division sud jusqu'à 1862.

En 1859, la partie nord a été commencée sous la direction de J. Bte. Lamontagne, écuier, qui en a été le surintendant et paie-maître jusqu'à 1862. A cette époque, G. F. Baillargé, ingénieur civil a été nommé ingénieur, et le soussigné a été nommé surintendant et paie-maître, pour tout le chemin.

Le chemin Métapédiac, sur une étendue de 71 milles dans le comté de Rimouski, traverse la seigneurie Lepage et Thibierge depuis le fleuve St. Laurent en montant jusqu'au 12ème mille, une partie des cantons Fleuriau et Cabot, la seigneurie du lac Métapédiac, les cantons Lepage et Causapscal. Dans le comté de Bonaventure, sur une étendue de 39 milles, il traverse les cantons Assametquagan et Ristigouche.

Il est totalement habité depuis le St. Laurent, en montant, jusqu'au 14ème mille; du 14ème mille au 91½ème, distance de 77½ milles, il y a douze habitations plus ou moins éloignées les unes des autres; du 91½ mille jusqu'à son extrémité Est il est tout habité, mais sur cette dernière partie il y a environ l'espace de 9 milles où les habitations sont éloignées du chemin.

Lorsque ce chemin a été commencé, l'intention du gouvernement était d'en faire un chemin de colonisation ordinaire pour la commodité des habitants des cantons qu'il traverse ainsi que pour ceux qui se trouvent à ses deux extrémités, et un devis à cet effet fut préparé d'abord par M. A. J. Russell, et ensuite J. Page, l'ingénieur en chef du Département.

Mais en 1862, après l'affaire du Trent, le gouvernement se décida à en faire un chemin militaire en même temps qu'un chemin de communication entre les provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Ce changement de destination avait nécessité un changement de construction et un nouveau devis fut dressé en conséquence par G. F. Baillargé I. C. C'est d'après ce devis que le chemin a été construit depuis. Sur tout le chemin qui a été fait depuis 1862 inclusivement, les rampes ont été réduites autant que possible à 1 pied dans 14 au moins, au lieu de 1 dans 10 qu'elles ont sur les parties faites avant cette date.

La largeur du terrain pris pour le chemin est de 66 pieds sur les terres de la couronne et les cantons et 50 pieds dans les seigneuries; 26 pieds au centre de cette largeur ont été débarassés de souches, racines, terre-noire, etc., pour le lit du chemin et les fossés; sur le reste de la largeur, environ 15 à 20 pieds de chaque côté, les arbres ont été abattus seulement à 3 peids de la souche.

La largeur générale du chemin est de 22 pieds avec un bombement de 18 pouces au centre.

Dans les cédrières, savannes, terrains bas et humides, le lit du chemin a été fasciné. Les fascines employées sont en aulnes, petits bouleaux et érables, branches d'épinette et de sapin, de pas plus de deux pouces de diamètre. Ces fascines ont été recouvertes d'une couchede 18 pouces de terre ou de gravier au centre et de six pouces sur les bords.

Dans ces endroits on a exigé un bon fossé chaque côté du chemin, tandis que dans les terrains secs le chemin a été fait avec des rampes et des revers pour l'écoulement de l'eau.

Des ponceaux (culverts) en cèdre ou en pierre ainsi que des décharges ou cours d'eau ont été faits pour le drainage du chemin: leurs dimensions varient suivant la quantité d'eau qu'ils doivent écouler. Les plus petits conduits d'eau ou ponceaux ont deux pieds de large et vingt pouces de haut en dedans, et les plus grands 6 pieds de large et 2½ pieds à 3 pieds de haut; leur longeur correspond avec la largeur et les talus du chemin.

Sur tout l'ouvrage fait par J. Bte. Lamontagne, écuier, et par le soussigné, il y a de 6 à 15 ponceaux par mille suivant la nature du terrain.

Dans les coupes qu'on a été obligé de faire pour diminuer la rampe des côtes, ou couper des buttes, l'inclinaison des côtés de ces coupes est de 1½ pied dans 1, et 1 dans 1 pour les bords des fossés.

Dans les parties les plus difficiles des ouvrages faits depuis 1862, telles que sur le pied des montagnes, le chemin dans sa moindre largeur est de 16 pieds roulants, ou 18 pieds en tout. Le bord extérieur du chemin dans ces endroits a été élevé de 18 pouces plus haut que le bord intérieur. Tous les quais construits sur le pied des montages pour donner la largeur et conserver autant que possible le même niveau au chemin, ainsi que les terrassements élevés et dangereux ont été pourvus de poteaux ou garde-corps.

Les grands ponts ont été construits avec assez de solidité pour pouvoir porter l'artillerie s'il devenait nécessaire d'en transporter d'Halifax à Québec ou ailleurs, après la clôture de la navigation.

Lors du commencement des travaux en 1857, pour donner plus de facilité aux cultivateurs et autres qui désireraient y faire des entreprises, on avait adopté le mode de séparer l'ouvrage par lots ou sections de sept arpents.

Après avis donnés dans les paroisses et *cantons* environnants, ces lots étaient donnés au rabais, par encan public, et adjugés au plus bas enchérisseur, pourvu qu'il put fournir deux cautions solvables pour assurer la due exécution du contrat.

En 1862 et 1863, le soussigné a continué d'adjuger les lots de la même manière qu'ils l'avaient été précédemment, mais en 1864, par ordre de l'honorable Commissaire d'alors, le mode de donner les entreprises a été changé ; au lieu de donner les lots par encan public, ils ont été donnés par soumission.

Les modes de paiement ont été comme suit : sur la division sud, sous la surintendance de Jean Lefebvre, l'entrepreneur recevait un tiers du montant de son entreprise lorsque la moitié de l'ouvrage était faite ; la moitié du montant lorsque les deux tiers de l'ouvrage étaient faits, et la balance lorsque le tout était fini et accepté.

Sur la division nord, sous la surintendance de Jean Baptiste Lamontagne, il fallait que l'entreprenenr eût fini son ouvrage pour en être payé. Il ne faisait qu'un seul paiement par année, en automne.

Sous la surintendance du soussigné, depuis le mois de juillet 1862, les paiements ont été faits tous les mois. De cette manière les entrepreneurs étaient payés au fur et à mesure que leurs travaux progressaient, mais un rabais de quinze par cent était retenu sur chaque estimation mensuelle ; ce montant ainsi retenu ne devait être payé que sur l'estimation finale, après l'achèvement de l'ouvrage.

Depuis le commencement du chemin, en 1857, jusqu'à l'année dernière inclusivement, il y a eu tous les ans un certain nombre d'entrepreneurs qui ont failli dans l'exécution de leurs contrats, ce qui a causé des retards considérables au parachèvement du chemin.

Dans tous les cas, (au moins depuis 1862), où des lots ont été abandonnés, les entrepreneurs ainsi que leurs cautions ont été notifiés et un grand nombre ont même été protestés légalement que s'ils ne finissaient pas les travaux qu'ils avaient entrepris, ou pour lesquels ils étaient cautions, suivant le cas, ces ouvrages seraient finis et complétés à leurs frais et dépens et qu'ils seraient responsables du montant qui serait dépensé en sus du prix respectif de leurs contrats.

En 1864, les contrats passés pour terminer le chemin, obligeaient les entrepreneurs à terminer leurs travaux le ou avant le 1er juillet 1865, mais vû l'état avancé de la saison (le mois d'octobre 1864) lorsque les contrats ont été signés, le département accorda jusqu'au mois de septembre de la même année, mais ils ne purent encore finir vû l'automne pluvieux et l'hiver précoce.

Depuis 1862 inclusivement, les ponts ordinaires ont été faits avec les lots comme en faisant partie ; ils ont été construits de cèdre en grume. La voie, qui a généralement 18 pieds de largeur, est aussi de cèdre en grume et recouverte en terre ; elle repose sur, quatre longerons ou lambourdes, qui sont appuyés sur des culées, ou sur des culées et piles suivant la longueur des ponts, également de cèdre en grume ; ils sont tous pourvus de garde-corps ou poteaux pour la sûreté des voyageurs.

Des bornes milliaires en cèdre de 6 pouces quarrés, 5 pieds et demi de longueur dont 2½ pieds en terre et trois hors de terre avec les distance marquées de Ste. Flavie à la Pointe-à-la-Croix d'un côté et de la Pointe-à-la-Croix à Ste. Flavie de l'autre,—ont été posées sur le chemin entre les deux places ci-dessus nommées.

A l'exception de trois lots qui ne sont pas finis, et de la partie faite de 1857 à 1862 qui a besoin de beaucoup de réparations, ce chemin est dans un très bon état.

Au commencement du chemin à Ste. Flavie, à son terminus à la Pointe à-la Croix et au 55¼ème mille, qui est la moitié de la distance entre les deux places ci-dessus nommées, des enseignes ont été posées. Ces enseignes consistent en une large planche de 22 pieds de long, placée à 20 pieds au-dessus du chemin et supportée par deux poteaux en cèdre de 10 pouces quarrés et 25 pieds de long, dont 5 en terre.

Ces enseignes portent des inscriptions en français sur le côté nord et en anglais sur le côté sud.

Celle de Ste. Flavie est marquée comme suit :—

" CHEMIN MÉTAPÉDIAC. "

" De Ste. Flavie à Pointe à la Croix..... 110 milles. "

" *Commencé en* 1859. *Achevé en* 1867. "

" Ste. Flavie à Québec..... 200 " "
" id à Halifax ..... 500 " "

Sur l'enseigne du 55e mille, on lit :—

" CHEMIN MÉTAPÉDIAC ; "

" *Mi-distance entre Ste. Flavie et la Pointe à la Croix.*"

Celle de la Pointe à la Croix porte :—

" CHEMIN MÉTAPÉDIAC. "

" De Pointe à la Croix à Ste. Flavie ..... 110 milles "

" *Commencé en* 1859. *Achevé en* 1867. "

" De la Pointe à la Croix à Québec..... 310 " "
" id à Halifax..... 390 " "

Le chemin Métapédiac est divisé en trois parties, comme suit, division Nord, division Centrale et division Sud.

DIVISION NORD.

Cette division commence à Ste. Flavie sur le St. Laurent et se termine à la rivière St. Pierre, à la tête du lac Métapédiac, vis-à-vis la résidence de Pierre Brochu, à 33 milles du fleuve.

La ligne sur cette division a été tracée dans l'hiver 1857-58, par G. F. Baillairgé, ingénieur civil, du département des Travaux Publics. Telle que tracée, elle était aussi plane que peut l'être une ligne qui traverse la hauteur des terres dans cette partie de la province ; mais malheureusement depuis le 14e mille au 23e, à plusieurs endroits, on a laissé la ligne pour passer sur des côteaux qu'elle détournait, ce qui est cause que les rampes du chemin sont beaucoup plus nombreuses et plus fortes qu'elles l'auraient été si elle eut été suivie dans tout son parcours. Ces changements ont été faits pour éviter les terrains humides et spongieux qui se trouvent au pied des côteaux, et avoir un terrain plus sec ou pour éviter de faire des coupes latérales sur le penchant des côteaux afin de réduire le coût de la construction.

Dans cette division, principalement depuis le St. Laurent en montant jusqu'au 24e mille, sur presque toutes les élévations ou côteaux, on rencontre le roc vif ou le tuf à un pied ou deux sous la surface du terrain.

Depuis le St. Laurent jusqu'au 23e mille, les rampes du chemin sont généralement de un pied dans dix. Depuis le 23e jusqu'au 33e mille, elles sont de un pied dans quatorze ou moins.

Les travaux sur cette division ont été commencés en 1859, sous la direction de J.-Bte. Lamontagne, écuier, marchand, de Ste. Flavie.

Pendant les trois années de 1859 à 1861, inclusivement, que ce monsieur a été surintendant et paie-maître sur cette division, 14 milles de chemin ont été faits, savoir : depuis le 9¼e mille jusqu'au 23¼e.

Sur ces 14 milles, il y en a 3, savoir ; de 9¼ à 12¼, qui ont été faits de 16 pieds de largeur, suivant le devis signé par A. J. Russell, écuier. Les autres onze milles ont été faits de 22 pieds de largeur, d'après une spécification signée par J. Page, écuier, ingénieur en chef du bureau, et le reste d'après le nouveau devis fourni par M. Baillairgé.

Les petits ponts construits dans les quatorze milles ci-dessus, au nombre de onze, ont été donnés par contrats séparés et à part les lots.

Les culées de ces ponts ont été construites en cèdre, avivé sur trois faces, et assemblées à queues d'hirondes aux arètes. La voie, qui a de 16 à 18 pieds de largeur, a été pavée en cèdre avivé sur quatre faces et pourvue d'un garde-corps.

Le reste de cette division, ou depuis le St. Laurent au 9¼ mille, et depuis le 23¼e au 33e mille, en tout 19 milles, a été fait sous la direction du soussigné qui a été nommé surintendant et paie-maitre pour tout le chemin le 12 juillet 1862.

En 1862 et 1863 les 9¼ milles entre le St. Laurent et l'endroit où commencent les travaux exécutés par J. Bte. Lamontagne, écuier., ainsi que 3½ autres milles au détour de la montagne à Brochu, à l'extrémité supérieure de la susdite division, en tout 15½ milles ont été contruits ; sur ces 15½ milles, 3¾ milles à partir du St. Laurent, en montant, ont été faits à la journée par l'ordre de l'honorable Commissaire d'alors.

Dans l'hiver 1863-64 le soussigné, après avoir obtenu l'autorisation du département, a changé la ligne depuis le 23¼e mille jusqu'au 29½e, distance de 6¼ milles qui n'étaient pas encore commencés pour éviter la construction d'un pont sur la rivière Blanche et raccourcir le chemin.

Le pont sur la rivière Métis, qui est à 6½ milles du St. Laurent, a été construit en 1862 et 63 sous la direction du soussigné. Il a été fait suivant un plan dressé et signé par G. F. Baillargé, Ecuier.

Ce pont a 271 pieds de longueur, 23 de hauteur et 18 de largeur. Les culées et les piles sont en coffrage de cèdre avivé sur trois faces, de pas moins de dix pouces quarrés au plus petit bout, avec queues d'hirondes aux arêtes.

Il y a trois travées ou passages d'eau, de 50 pieds de largeur chacune. Les deux piles, dont l'une est à onze pieds d'eau, ont été pourvues de brise-glaces en amont.

Chaque travée est traversée par six longerons placés horizontalement et à égale distance, lesquels ont été recouverts avec l'écorce de bouleau pour les protéger contre la pluie. La voie est pavée en cèdre de six pouces d'épais, posé transversalement, et pourvue d'un garde-corps de chaque côté ; elle a 16 pieds de largeur.

Les longerons extérieurs des trois travées ont été solidés par des fermes dont les grandes et les petites aiguilles ou poinçons sont liées aux baux, au dessous, au moyen de bandages de fer forgé. La tête des aiguilles a été recouverte en zinc pour empêcher l'eau d'y pénétrer et de faire pourrir le bois.

Toute la charpente supérieure, qui est en pin blanc ou jaune, excepté le pavé de la voie, a reçu trois couches de peinture à l'épreuve du feu.

En 1866 la peinture ayant en partie été lavée par l'action de la pluie, on a fait poser une couche de goudron de Stockholm et de sable sur la charpente.

La " Division Nord " du chemin a été construite sur des terrains défrichés ou en culture pour une distance de 8½ milles dont 4 depuis le village de Ste. Flavie au 5e mille, 4 autres depuis le 6e au 10e mille, et un ½ mille depuis le 32½ jusqu'au 33e mille qui se trouve auprès de la résidence de Pierre Brochu, à la tête du lac Métapédiac. Pour le reste de la distance, elle a été construite à travers la forêt, et elle n'a été achevée que le 5e du courant.

DIVISION CENTRALE.

Cette division commence à la rivière St. Pierre, à la tête du lac Métapédiac, à 33 milles du fleuve, et se termine à la rivière Causapscal, au 61e mille, à la résidence de Jonathan Noble, senior, distance de 28 milles. Elle a été construite suivant le nouveau devis.

La ligne sur cette division a été tracée par le soussigné, assisté par Alexandre Fraser, écuier., de Métapédiac, dans l'hiver de 1863-64.

Le terrain est généralement onduleux. Dans la construction du chemin les buttes ont été coupées et les cavités remplies, de manière que maintenant les plus fortes rampes sont de un pied dans quinze ou dix-huit, et même moindres dans bien des cas. Il y a exception pour une côte près de chez Noble dont la rampe est de un pied dans douze.

L'ouvrage a été commencé en octobre 1864 et a été terminé le 5 juillet de cette année, excepté sur les lots Nos. 11, 38 et 70 qui ne peuvent être finis sans une nouvelle appropriation. Ces trois lots sont seulement passables.

La largeur du chemin est de 22 pieds, excepté trois lots, sur une partie desquels il n'a que 18 ; pour donner la même largeur ici qu'ailleurs, il aurait fallu augmenter de six pieds des coupes qui sont déjà considérables, ce qui a été jugé trop dispendieux.

Sur cette division, vingt quatre milles et demie de chemin ont été faits à travers la forêt, 3 milles en brûlé et un demi-mille en terre cultivée.

Le pont sur la rivière St. Pierre, qui a été construit d'après un plan fait par le soussigné, a 184 pieds de long, onze de haut et dix-huit de large ; il a été construit avec culées et chevalets. Les espaces entre les culées et les chevalets sont au nombre de quatre et ont trente pieds de longueur. Ces espaces sont traversés par six longerons en pin blanc posés à égale distance. Les longerons ont été couverts avec de l'écorce de bouleau avant de poser le pavé qui est de cèdre blanc, 6 pouces d'épais et avivé.

Une pièce de pin de 10 x 12 pouces posée sur des blocs d'un pied de haut, chaque côté de la voie, sert de garde-corps. Cette pièce est boulonnée avec les blocs et les longe-

rons extérieurs au moyen de boulons en fer d'un pouce de diamètre. La voie a 16 pieds de large.

Le pont sur la rivière Métapédiac, dans le 48e mille de Ste. Flavie, a été construit en 1865-66 d'après un plan dressé par G. F. Baillargé, écuier., il a 200 pieds de long, 15 de haut et 18 de large. Il a 4 travées, dont la principale, au dessus de la rivière, à 67½ pieds de longueur.

Les longerons extérieurs, dans la grande travée, sont supportés par des fermes, dont les aiguilles ou poinçons sont liées aux entraits et arbalétriers au moyen de bandages en fer forgé, et aux baux et blocs, au dessous, au moyen de tirants, aussi en fer forgé.

Les culées et les palées ainsi que le pavé sont en cèdre blanc. Les ouvertures sont traversées par six longerons comme le pont sur la rivière Métis, dans la division nord, ci-dessus décrit.

Le pont sur la rivière Causapscal, à 61 milles de Ste. Flavie, a aussi été fait en 1865-66 d'après un plan fait et dressé par G. F. Baillargé, écuier. ; il a 264 pieds de long, 15 de haut et 18 de large. Ce pont a été construit sur des culées, piles et palés, il a 6 travées, savoir ; 1 de 15 pieds, 2 de 30 et 3 de 46. Les longerons extérieurs des 3 grandes travées sont affermis par des fermes dont les aiguilles ou poinçons sont liées aux baux, au dessous, au moyen de bandages en fer ; d'ailleurs ce pont est fait de même manière et de même matériaux que ceux sur les rivières Métapédiac et Métis, déjà décrits.

Toute la partie supérieure des ponts St. Pierre, Métapédiac et Causapscal a reçu trois couches de peinture à l'épreuve du feu.

Tous les autres ponts ont été construits avec du cèdre en grume et couverts en terre ou gravier.

DIVISION SUD.

Cette division commence à la rivière Causapscal, à 61 milles du fleuve, et se termine au 100½ième mille, a la ligne ouest de la ferme de James Sillars, sur la rive nord de la rivière Ristigouche ; elle a 39½ milles de long.

La ligne sur cette division a été tracée par M. Jean Lefebvre en 1857. La partie ouest de cette ligne, principalement depuis le 61ème mille au 72ème, a été améliorée par le soussigné en 1862 et 1863. Une partie de cette division a été construite d'après un devis préparé par M. Lefebvre, et le reste d'après le nouveau devis.

Sur toute cette division, la rivière Métapédiac coule dans un lit très étroit, bordé de chaque côté de très hautes montagnes, qui dans quelques endroits descendent jusque dans la rivière.

La berge de cette rivière est coupée à plusieurs endroits par des ravins, qu'il a fallu franchir au moyen de ponts, dont quelques uns sont considérables.

Sur cette division, les travaux ont commencé en 1857, sous M. Jean Lefebvre comme surintendant, et M. Joseph Meagher, de Carleton, comme paie-maître, et ont continué ainsi jusqu'en 1862, époque à laquelle le soussigné a été nommé surintendant et paie-maître pour tout le chemin.

Dans ces cinq années, de 1857 à 1861 inclusivement, M. Lefebvre a travaillé sur 13¾ milles de la partie Sud-Est du chemin, ou depuis le 100½ème mille en montant jusqu'au 86¾ème mille.

Lorsque le soussigné a pris la direction de tout le chemin en 1862, sur les 13¾ milles ci-dessus, il y avait un lot de 8¼ arpents de long y compris un pont de 150 pieds de long et 22 de haut—le pont de " *Clark's Brook* " long de 277 pieds et haut de 19—et celui de " *No-man's Gulch* " long de 180 pieds et haut de 40—qui étaient à moitié faits, et aussi le pont sur le ravin des Trois Iles, long de 150 pieds et 40 de haut, lequel n'était pas commencé.

Sur les 13¾ milles ci-dessus, la plus grande partie du chemin n'a pas plus que 14 à 15 pieds de largeur, et dans plusieurs endroits où sortent des pointes de roc, il n'a que 9 à 10 pieds. Cette partie du chemin a été construite d'après le devis préparé par M. Lefebvre

La plus grande partie du chemin sur ces 13¾ milles a été construite sur des quais dont la plupart s'écroulent aujourd'hui, parce que l'ouvrage en bois a été mal exécuté et que les fondations ont été faites sans les précautions nécessaires, pour les empêcher de glisser ou d'être minées par l'action du courant pendant la crue des eaux le printemps.

Après la nomination du soussigné en 1862, les 25¾ milles qui restaient à faire sur cette division, ont été divisés par lots ou sections d'environ sept arpents et ont été vendus.

Pour l'espace d'environ 30 milles sur cette division, le chemin a généralement été construit au moyen de quais ou boisages de cèdre en grume dont la hauteur varie de 4 à 15 pieds.

A 16 milles de la rivière Causapscal on rencontre une montagne très élevée connue généralement sous le nom de " Rocher de Louis Lachance." Sa partie inférieure, qui est de roc et coupée presque perpendiculairement, descend jusque dans le lit de la rivière.

Pour assurer la solidité du chemin à cet endroit, une partie du quai a été faite en cèdre avivé sur trois faces, posé à joint clos, et avec des liens transversaux posés à queue d'hironde. Les trois premiers rangs inférieurs des parements, ainsi que le bout intérieur des liens transversaux, ont été boulonnés dans le roc, au dessous, au moyen de boulons en fer à coins renversés, d'un pouce de diamètre.

Dans le mois de mars 1863, la surintendance de cette division fut donnée de nouveau à M. Jean Lefebvre, qui est resté en office jusqu'au mois d'aout suivant, que le soussigné fut replacé sur tout le chemin.

Tous les endroits élevés, construits depuis 1862 qui auraient été dangereux pour la malle et les voyageurs qui passent de nuit, sur cette partie du chemin fait par le soussigné, ont été pourvus de poteaux ou garde-corps. Tous les travaux de construction sur cette division ont été terminés en 1866.

Depuis 1862, cinq incendies ont causé des dommages assez considérables sur cette division, le premier en 1863, les deuxième, troisième et quatrième en juin 1864, et le cinquième en juin dernier.

L'origine de ces incendies est comme suit, :—

Le premier, celui de 1863, est dû à l'inprévoyance d'un surveillant d'alors, qui permit aux entrepreneurs de mettre le feu dans les abattis de chaque côté du chemin pendant une grande sécheresse.

Le deuxième, à la malice ou la négligence de quelques voyageurs qui allumèrent du feu dans un vieux camp et ne l'éteignirent pas avant de s'en éloigner.

Le troisième n'a été que la suite du deuxième : le feu après avoir ravagé une étendue de plusieurs milles, traversa sur la rive opposée et pénétra par une coulée en arrière des montagnes ; huit jours plus tard, le vent ayant changé, il revint par une autre coulée et traversa la rivière de nouveau.

Les quatrième et cinquième doivent leur origine au feu que les colons avaient allumé pour faire brûler leurs abattis.

La crue annuelle de la rivière Métapédiac, ainsi que l'eau qui descend des montagnes à la fonte des neiges, ont aussi causé annuellement et causeront encore, le printemps, des dommages sur cette division, qui nécessiteront des réparations pendant trois ou quatre ans.

Il y a un grand nombre de ponts sur cette division qui ont depuis 50 jusqu'à 420 pieds de longueur et de 18 à 40 pieds de hauteur. Tous ces ponts sont construits de cèdre en grume et recouverts en terre ou gravier, excepté le pont sur la rivière Assametquagan qui a 115 pieds de long et dont la voie est à 23 pieds au-dessus de l'eau.

Ce pont a été construit en 1862-63 d'après un plan fait par G. F. Baillargé, écuier, Les deux culées et la pile sont fondées et boulonnées sur le roc ; il a deux traverses ou passages d'eau, dont une de 60 pieds de longueur et l'autre 37½. Il a été construit de la même manière et de mêmes matériaux que les ponts Causapscal et Métapédiac ci-dessus décrits.

Pour plus ample description des travaux exécutés sur ce chemin depuis 1857 à 1867 inclusivement, voir le tableau ci-joint. (Ce tableau n'a pas été publié).

CHEMIN RISTIGOUCHE.

Ce chemin commence à la ferme de James Sillars, où se termine le chemin Métapédiac, à 100½ milles du fleuve St. Laurent, et longe la rivière Ristigouche jusqu'à la traverse de la Pointe-à-la Croix, où il finit; sa longueur totale est de 10 milles.

A proprement parler, ce chemin n'est que la continuation du chemin Métapédiac, puisqu'il relie ce dernier d'un côté au chemin de la rive nord de la Baie-des-Chaleurs qui conduit à Gaspé, de l'autre par la traverse entre Pointe-à-la Croix et Campbellton, à celui du Nouveau-Brunswick sur la rive opposée, lequel conduit à Halifax.

Ce chemin a été construit en 1843 sous la direction de A. J. Russell, écuier.

En 1865 le soussigné reçut ordre de le faire réparer, mais les travaux n'ont pu être commencés qu'en 1866. Les ouvrages de réparation qui ont été faits à ce chemin sont : trois petits ponts de 25 à 30 pieds reconstruits et un pont neuf de 143 pieds de long, 27 de haut et 18 de large sur la rivière du moulin à Hugh Fraser. Il a deux travées dont la principale qui se trouve au dessus de la rivière, a 59 pieds de long et l'autre 19 ; elles comprenent cinq longerons qui sont appuyés sur deux culées et une pile construites en cèdre rond.

Les longerons extérieurs de la grande travée sont affermis par des fermes dont les aiguilles ou poinçons sont reliées au bau, au dessous, par des bandages en fer.

Les sous-longerons, les longerons ainsi que toute la charpente supérieure sont en pin avivé. La voie est pavée en cèdre blanc posé transversalement et a été pourvue d'un garde-corps de chaque côté. Les longerons ont été couverts en écorce de bouleau avant de poser le pavé.

Un autre pont, pour traverser la baie que fait la Petite Rivière à son embouchure, est en voie de construction. Il sera fait de cèdre en grume et la voie couverte en terre ou gravier, excepté les traverses au-dessus des deux branches de cette rivière qui seront pavées en cèdre blanc avivé.

La travée sur la branche Ouest aura 70 pieds et celle sur la branche Est 45. Ce pont aura 1,853 pieds de long, de 6 à 19 de haut et 18 de large ; un garde-corps sera posé chaque côté de la voie.

Au-dessus de la grande travée, les longerons extérieurs seront affermis par des arbalétriers ou jambes de force qui seront reliés aux baux, au-dessous, au moyen de tirants en fer. Ce dernier pont sera complété dans le courant de septembre prochain.

Dans son état actuel, ce chemin est passable pour les voitures ordinaires, bien que dans plusieurs endroits il soit très-étroit. Mais s'il devenait nécessaire de faire passer des troupes par cette voie la chose serait fort difficile à certains endroits, là où le chemin n'a que 9 à 10 pieds de large et où il s'accumule beaucoup de neige tous les hivers.

Le printemps, l'eau couvre à plusieurs endroits, un espace collectif de 2 à 3 milles qui, ainsi que plusieurs autres parties de ce chemin, ont besoin de réparations.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

APPENDICE No. 19.

ETAT TABULAIRE DES ROUTES EN CANADA,

Confectionnées, améliorées ou en voie de confection, sous le contrôle du Département des Travaux Publics, y compris la grande route provinciale depuis le Bassin de Gaspé, sur le côté Sud du golfe St. Laurent, et depuis Portneuf, 181 milles en bas Québec, sur la rive Nord du fleuve St. Laurent, Bas-Canada, jusqu'à Sandwich, sur la rivière Ste. Claire et jusqu'au Port Sarnia, au pied du lac Huron, Haut-Canada, et de leur prix de revient depuis l'époque de l'Union des deux Provinces, 10 février 1841.

NOMS DES CHEMINS.	Milles dans les		Milles de		Espece de Chemin.			Longueur totale du chemin.	Nombre de		Date de		Leur prix de revient depuis l'Union.
	Cantons.	Seigneuries.	Route Provinciale.	Embranchement ou chemin latéral.	Ordinaires ou en gravier.	Macadamisés.	Planchéiés.		Ponts.	Barrières.	Leur commencement.	Leur achèvement.	
					Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	No.	No.			$ cts.
ROUTES EN BAS DE QUEBEC.													
Chemin sur le côté Nord de la Baie des Chaleurs en descendant la baie, vers l'Est.													
De Grande Nouvelle, depuis l'extrémité du chemin Kempt au havre de Nouvelle...	19¼	10	29¼	.....	29¼	.....	.....	29¼	16	.....	.....	1844.....	96,751 83
De Grande Nouvelle au Port Daniel, 9 m. à l'Ouest de la ligne du comté de Gaspé.	67	.....	67	.....	67	.....	.....	67		.....	.....	1844.....	
De Port Daniel à la Grande Rivière.....	16¾	12¼	29	.....	29	.....	.....	29	5	.....	.....	1844.....	
De la Grande Rivière à Percé.....	13½	4	17½	.....	17½	.....	.....	17½	3	.....	.....	1846.....	
De Percé au Bassin de Gaspé.....	31¼	.....	31¼	.....	31¼	.....	.....	31¼	.....	.....	.....	1847.....	
Prolong. du ch. de la côte à la Belle Anse, 11½ m. de Percé à la Pointe St. Pierre.	2¾	.....	.....	2¾	2¾	.....	.....	2¾	.....	.....	.....	1847.....	
GASPE ET ST. LAURENT.													
De l'extrémité du chemin, sur le côté N. du Bassin de Gaspé et contournant la falaise Arnold jusq. bras N.-O. de la baie de Gaspé, côté S., à l'Anse aux Cousins.	2⅛	.....	2⅛	.....	2⅛	.....	.....	2⅛	.....	.....	1864.....	1865.....	1,995 00
De l'Anse aux Cousins en montant le bras N.-O. de la Baie de Gaspé, côté S., à la Pointe aux Navets ou au passage projeté, 1¾ milles qui ne sont pas faits.....	3⅛	.....	3⅛	.....	3⅛	.....	.....	3⅛	.....	.....	1864.....	non fini..	
De l'autre côté du passage projeté en descendant le bras Nord-Ouest de la Baie de Gaspé, côté Nord, à la Péninsule, 6¾ milles qui ne sont pas faits.	6¾	.....	6¾	.....	6¾	.....	.....	6¾	.....	.....	.....	non fini..	.....

De la Péninsule, dans une direction Est, le long du côté Nord de la Baie de Gaspé, jusqu'à la Grande Grave, à l'extrémité Est du district de Gaspé...	10	.....	10	.....	10	.....	.....	10	1	.....	1859.....	1860.....	A 16,295 68 Comprend le coût de B et C.
Chemin du Portage, de la Péninsule ou du côté Nord de la Baie de Gaspé à l'Anse aux Griffons, sur la rive Sud du St. Laurent.....	7½	.....	.....	7½	7½	.....	.....	7½	.....	.....	1859.....	1860.....	B Pour le coût voir A.
CHEMIN DE LA RIVE SUD DU GOLFE.													
(*Du Cap Rosier, dans la direction Ouest, en montant le St. Laurent.*)													
*Du phare du Cap Rosier à l'Anse aux Griffons.....	7½	.....	7½	.....	7½	.....	.....	7½	.....	.....	.....	1866.....	* 3,260 14
De l'Anse aux Griffons, dans la direction Ouest, à la Grande Rivière au Renard..	6⅛	.....	6⅛	.....	6⅛	.....	.....	6⅛	.....	.....	1861.....	1862.....	C Pour le coût voir A.
De la Grande Rivière au Renard à la Rivière Madeleine.....	50 78/100	.....	50 78/100	.....	.....	.....	.....	50 78/100	.....	.....	non commencé.	.....	.....
De la Rivière Madeleine au Ruisseau du Castor.....	59 34/100	.....	59 34/100	.....	.....	.....	.....	59 34/100	.....	.....	do	.....	.....
Du Ruisseau du Castor à la ligne de la seigneurie entre Latourelle et la seigneurie de Ste. Anne des Monts.....	4 88/100	.....	4 88/100	.....	3¼	.....	.....	4 88/100	.....	.....	1864.....	1864.....	2,000 00
De Latourelle au Cap de Chatte.....	.....	13 20/100	13 20/100	.....	13 20/100	.....	.....	13 20/100	Chemin	construit	par les	habitants.....	
De Cap de Chatte au lot 9, canton St. Denis	36 63/100	.....	36 63/100	.....	36 63/100	.....	.....	36 63/100	2	.....	1857.....	1866...	29,251 96
Du lot 9, canton St. Denis, à Matane.....	10	.....	10	.....	10	.....	.....	10	.....	.....	.....	1866..	
De Matane à Métis	23	.....	23	.....	23	.....	.....	23	.....	.....	1848	1852.....	8,147 85
CHEMIN KEMPT OU ANCIENNE ROUTE MILITAIRE.													
De Métis, sur le St. Laurent, au ruisseau des Officiers, sur la Ristigouche, à l'intersection du chemin de la côte, sur le côté Nord, et à la tête de la Baie des Chaleurs.....	97¾	.....	97¾	.....	97¾	.....	.....	97¾	6	.....	1830.....	1832.....	$29,064 00 jusqu'à 1833.
CHEMIN MÉTAPÉDIAC OU NOUVELLE ROUTE MILITAIRE.													
De Ste. Flavie, 5 milles au-dessus de Métis, sur la rive S. du St. Laurent, au passage de la Pointe à la Croix, où il se relie au ch. de la côte, le long de la rive N. de la Baie des Chaleurs, et au ch. de la côte du Nouveau-Brunswick, de l'autre côté de la baie et menant à Halifax (y compris le ch. de Ristigouche).....	98½	12	.....	110½	110½	.....	.....	110½	51	.....	1857 sur l'ext. Sud. 1859 sur l'ext. Nord.	1867...	$187,870 85 y compris 2,922 76 pour ch. de Ristigouche.

* Fait par le Bureau d'Agriculture.

A reporter..... $377,560 07

APPENDICE No. 19.—*Suite.*

ETAT TABULAIRE des Routes en Canada, confectionnées, améliorées ou en voie de confection, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS.	Milles dans les		Milles de		Espece de Chemin.			Longueur totale du chemin.	Nombre de		Date de		Leur prix de revient. depuis l'Union.
	Cantons.	Seigneuries.	Route Provinciale.	Embranchement ou chemin latéral.	Ordinaires ou en gravier.	Macadamisés.	Planchéiés.		Ponts.	Barrières.	Leur commencement.	Leur achèvement.	
					Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	No.	No.			$ cts.
												Report...	377,560 07
Chemin de Témiscouata.													
De la Rivière du Loup, sur le St. Laurent, à la ligne provinciale, entre le Canada et le Nouveau-Brunswick	28.60	38.40	.....	67	67	.....	.....	67	14	.....	.....	1867.....	204,376 01
Chemin de la rive Nord du Golfe, dans une direction Ouest.													
De Portneuf aux Escoumains	18	12	.....	30	3½	.....	.....	30	.....	.....	1864.....	non fini.	1,360 92
Des Escoumains à Tadousac, à l'embouchure de la rivière Saguenay	28	.....	.....	28	16	.....	.....	28	1	.....	1856	do	7,208 56
De Ste. Catherine, sur le côté Ouest de la rivière Saguenay, à la rivière Noire, en bas de Ste. Fidèle, dans la seigneurie de Mount Murray, où il se relie à la grand route menant à Québec	.....	19	.....	19	9½	.....	.....	19	.....	.....	1855.....	do	
Chemin des Caps, de la Baie St. Paul à St. Joachim	.....	29½	29½	.....	29½	.....	.....	29½	.....	.....	.....	.....	.....
Chemin de la Malbaie et de la Grande Baie.													
Du lac Nairn, près de la Malbaie, au village de Bagot, Grande Baie, rivière Saguenay	61	2	.....	63	63	.....	.....	63	1	.....	1856.....	non fini	15,956 73
Chemin Cartier.													
Du village de la Malbaie, à son point d'intersection avec le chemin de la Malbaie et de la Grande Baie	27¾	9	.....	36¾	36¾	.....	.....	36¾	.....	.....	1864.....	do	800 00

Chemins Tributaires entre Québec et Montréal.													
(*Entre la rive Sud du St. Laurent et les Etats-Unis.*)													
† Kennebec, passant par les seigneuries de Lauzon, Joliette, Ste. Marie de la Beauce, St. Joseph, Rigaud de Vaudreuil, Aubert de L'Ile et le canton de Linière	* 24½	66	.....	90½	90½	.....	.....	90½	.....	.....	.....	1851	13,022 13
Gosford, du pont de la Chaudière à Sherbrooke, 121 milles de long. La nouvelle partie passe par les seigneuries de St. Giles et Ste. Croix, et les cantons de Nelson, Inverness, Halifax, Ireland, Wolfstown, Ham, Weedon, ou de la rivière Beaurivage, à la ligne Dudswell.	53⅙	9⅓	.....	62½	62½	.....	.....	62½	.....	.....	.....	1843	Jusqu'à 1849. 43,666 60
‡ Arthabaska, comme ci-dessous :— Gentilly à St. Louis.....14½ milles. St. Louis à St. Norbert...14 do De l'église d'Inverness, sur le chemin Gosford, au terminus de Kingsey, par St. Norbert.....49⅕	72 2/10	5½	.....	77 7/10	77 7/10	.....	.....	77 7/10	1	.....	.....	1848	62,175 35
Grande route et embranchements des cantons de l'Est :—													
Grande route—de Chambly à St. Césaire.	...	.....	15	.....	15	.....	5¾	9¼	15	.....	.....	.....	1848	89,045 27
de St. Césaire à Granby	5	10⅙	.....	.....	15⅙	.....	11½	3⅔	15⅙	.....	.....	.....	1850
de Granby à l'embouchure	32¼	.....	.....	.....	32¼	32¼	.....	.....	32¼	.....	.....	.....	1850	44,709 45
De l'embouchure à la ligne de la province à Hereford	38½	.....	.....	.....	38½	38½	.....	.....	38½	1	.....	.....	1850
A reporter	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$859,881 09

* Le premier crédit était de $6,000, pour un chemin de St. Urbain à la Grande Baie. Sur cette somme, $2,700 ont été dépensées en arpentages par le Département des Terres de la Couronne, et la balance de $3,300 a été remise au Département des Travaux Publics. Sous le contrôle de ce dernier département, le pays a été exploré en 1847, et à la fin de 1848, les habitants de la Malbaie, et M. Price, de Québec, ouvrirent à leurs frais un chemin d'hiver, le long de la route tracée, entre la Malbaie et la Grande Baie ou Baie des Ha ! Ha ! lequel est assez praticable. Le crédit était pour un chemin passable en traîneaux l'hiver et à cheval l'été.

† Cette route s'étend depuis la Point Levis jusqu'à la frontière entre le Canada et l'Etat du Maine, et suit le cours des rivières Etchemin, Chaudière et du Loup.

La dépense a été pour la partie des 24½ milles qui se trouvent dans le canton de Linière. La dépense totale pour ce chemin, avant et depuis l'Union, s'élève à $82,884.35, selon le rapport des Travaux Publics de 1850.

‡ Ce chemin commence à la grande route, le long de la rive Sud du St. Laurent, dans la seigneurie de Gentilly, passe par les cantons de Blandford et Standfold et va jusqu'à l'église de St. Eusèbe. De là il tourne à l'Est, passe par les cantons de Somerset et Inverness, et aboutit au chemin Gosford, près de l'église d'Inverness. Depuis l'église de St. Eusèbe, il gagne aussi l'Ouest en passant par les cantons d'Arthabaska et Warwick, et va finir dans Kingsey, sur le chemin conduisant à Melbourne.

APPENDICE No. 19.—*Suite.*

ETAT TABULAIRE des Routes en Canada, confectionnées, améliorées ou en voie de confection, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

NOM DES CHEMINS.	Milles dans les Cantons.	Milles dans les Seigneuries.	Milles de Routes provinciales	Milles de Embranchement ou chemin collatéral.	Espece de Chemin. Ordinaires ou en gravier.	Espece de Chemin. Macadamisés.	Espece de Chemin. Planchéiés.	Longueur totale du chemin.	Nombre de Ponts.	Nombre de Barrières.	Date de Leur commencement.	Date de Leur achèvement.	Leur prix de revient depuis l'Union.
CHEMINS TRIBUTAIRES ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.—*Suite.*					Milles.	Milles.	Milles.	Milles.					$ cts.
Report	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	859,881 09
(*Entre la rive Sud du St. Laurent et les Etats-Unis.*)													
Embranchement—de Granby à Sherbrooke, ou de Sherbrooke à Waterloo	45	.....	.....	45	45	.....	.....	45	Dépense seule pour 7 miles.		ment	1848 ..	1,920 00
De St. Jean à la Fourche de Spier, par St. Athanase	.....	$14\frac{2}{3}$	.....	$14\frac{2}{3}$	.....	$4\frac{2}{3}$	10	$14\frac{2}{3}$	.....	2	.....	1848...	38,268 23
De la Fourche de Spier à Stanstead, par la Fourche de Brome	56	4	.....	60	60	.....	.....	60	.....	.....	.....	1853...	16,641 47
Chemin de la Montagne Sutton	$4\frac{1}{2}$	.....	.....	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	.....	.....	$4\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	1847...	3,575 20
Chemin de la Montagne Potton	8	.....	.....	8	8	.....	.....	8	.....	.....	.....	1848...	3,334 93
* Chemins de Caughnawaga	.....	$6\frac{16}{100}$	$2\frac{81}{100}$	$3\frac{35}{100}$	.....	$6\frac{16}{100}$	.....	$6\frac{16}{100}$	.....	.....	1863...	1866...	3,527 07
Grandes routes entre Montréal et la ligne de division des deux Canadas.													
De Ste. Anne, traversant l'Ile Perrot, aux Cascades	.....	$7\frac{3}{4}$	$7\frac{3}{4}$	.....	$7\frac{3}{4}$	.....	.....	$7\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	81,288 42
Des Cascades au Côteau du Lac	.....	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	.....	2	.....	1844...	
Côteau du Lac à la ligne provinciale, ou chemin de Ste. Zotique	.....	8	8	.....	8	.....	.....	8	.....	.....	1859.....	1860...	1,482 01
RIVIERE DES OUTAOUAIS—CÔTÉ NORD.													
Portage des Chats—de Portage du Fort au Calumet	$7\frac{71}{100}$	.....	.....	$7\frac{71}{100}$	.....	$7\frac{71}{100}$	.....	$7\frac{71}{100}$	.....	.....	1858.....	1859...	23,302 56
													1,033,220 98
CANADA OUEST.													
ROUTES LE LONG D'OUTAOUAIS—CÔTÉ SUD.													
D'Outaouais à Pembroke	85	.....	.....	85	.....	.....	.....	85	2	Dép. seulement pour partie du chemin.		1852...	5,173 82
D'Outaouais à L'Orignal	46	.....	.....	46	46	.....	.....	46	1	.....	.....	1852...	23,756 00

ROUTES RELIANT LE ST. LAURENT A L'OUTAOUAIS.												
Chemin militaire de Lancaster, sur le lac St. François, à Hawkesbury, sur l'Outaouais :												
De Lancaster à St. Raphael ... 6¾ milles.												
Do Alexandria ..... 12¾ "												
Do Lochiel ..... 26¼ "	40½	.....	.....	40½	40½	.....	.....	40½	La dépense a été pour réparations et pour 7 veaux milles de nouvelle min.		1843...	11.295 30
Do Vankleek's Hill 34½ "												
Do Hawkesbury ... 40½ "												
De Cornwall à L'Orignal	56	.....	.....	56	56	.....	.....	56	.....	.....	1847.....	1847... 3,581 72
De Prescott à la cité d'Outaouais.....	60	.....	.....	60	.....	.....	.....	60	Réparations à venir à.....			1853... 3,930 70
De Kingston à l'Outaouais.....	164	.....	.....	164	.....	.....	.....	164	do	do	1851.....	1853... 6,000 00
Grandes routes et leurs tributaires, sur la rive Nord du St. Laurent et du lac Ontario.												
Chemin Lancaster, 2 M. E. du Village.....	$4\frac{1}{5}$	.....	$4\frac{1}{5}$	.....	$4\frac{1}{5}$	.....	.....	$4\frac{1}{5}$	.....	.....	1863.....	1863... 8,284 00
Du Côteau à Cornwall, à part du chemin de Lancaster.....	26	.....	26	.....	26	.....	.....	26	Réparations à venir à.....			1854... 17,403 67
†De Kingston à Napanee.....	25	.....	25	.....	.....	.....	.....	25	4	5	Réparée.	1847... 4,373 30
De Port Hope au lac Rice.....	$9\frac{1}{2}$	.....	.....	$9\frac{1}{2}$	.....	$9\frac{1}{2}$	.....	$9\frac{1}{2}$	2	2	.....	1845... 29,146 29
De Peterborough à Norwood.....	$23\frac{1}{2}$	.....	.....	$23\frac{1}{2}$	$23\frac{1}{2}$	.....	.....	$23\frac{1}{2}$	1	.....	.....	1850... 3,267 43
De Peterborough à Lindsay.....	23	.....	.....	23	23	.....	.....	23	.....	.....	.....	1850... 1,000 00
Du lac Scugog au détroit du lac Simcoe...	45	.....	.....	45	45	.....	.....	45	Dépense pour de la rivière		14 milles Talbot.	1848... 8,000 00
De Whitby, ou havre de Windsor, au lac Scugog	19	.....	.....	19	$12\frac{1}{4}$	.....	$6\frac{3}{4}$	19	3	.....	.....	1851... 38,274 89
Du détroit du lac Simcoe à la Baie de l'Esturgeon, ou ch. du Portage de Coldwater	22	.....	.....	22	22	.....	.....	22	2	.....	.....	1848... 16,787 10
Grande route Nord de Toronto :—												
‡Yonge Street, de Toronto au débarcadère de Holland.....	$33\frac{1}{2}$	.....	.....	$33\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$28\frac{3}{4}$	.....	$33\frac{1}{2}$	.....	6	....	1848... 163,418 28
¿Débarcadère de Holland à Bradford, ou chemin de Gwilliamsbury Ouest.....	3	.....	.....	3	3	.....	.....	3	.....	1	.....	1853...
De Bradford à Bondhead (embranchem.)	7	.....	.....	7	7	.....	.....	7	.....	Dépense à venir à.		1849... D 50,282 33 y comp. le c. de E, F, G.
Bradford à Barrie	20	.....	.....	20	20	.....	.....	20	3	do	do	1849... E, p. coût, voir D.
A reporter.....												$1,427,195 81

* Les chemins de Caughnawaga sont sur la réserve des Sauvages, dans les comté et seigneurie de Laprairie ; $3\frac{35}{100}$ milles mènent vers le village de Ste. Martine, et $2\frac{81}{100}$ milles vers le village de Châteauguay.

† Cette route a été confectionnée par une commission, et le gouvernement en a eu le contrôle en 1846.

‡ Les premiers 12 milles, depuis Toronto, furent faits par une commission, qui en donna le contrôle au gouvernement en 1846.

¿ Le chemin de Gwilliamsbury Ouest a été amélioré par une commission et mis ensuite sous le contrôle du gouvernement.

APPENDICE No. 19.—*Suite.*

ETAT TABULAIRE des Routes en Canada, confectionnées, améliorées ou en voie de confection, sous le contrôle du Département des Travaux Publics.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS.	Milles dans les Cantons.	Milles dans les Seigneuries.	Milles de Routes provinciales	Milles de Embranchement ou chemin latéral.	Espece de Chemin. Ordinaires ou en gravier.	Espece de Chemin. Macadamisés.	Espece de Chemin. Planchéiés.	Longueur totale du chemin.	Nombre de Ponts.	Nombre de Barrières.	Date de Leur commencement.	Date de Leur achèvement.	Leur prix de revient depuis l'Union.
GRANDES ROUTES ET LEURS TRIBUTAIRES, SUR LA RIVE NORD DU ST. LAURENT ET DU LAC ONTARIO.—*Suite.*					Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	No.	No.			$ cts.
Report													1,427,195 81
Grande route Nord de Toronto.—*Suite.*													
De Bondhead à Barrie (embranchem.)	22			22	22			22	2			1848	F. p.coût,voir D.
De Barrie à Penetanguishene	33½			33½	33½			33½				1848	G. p.coût,voir D.
De Toronto à Saugeen, lac Huron	146			Arpentée seulem. a	vant 1849			146					
*York Est, de Rouge Hill, dans Pickering, à Toronto	17		17			6	11	17	1	4		1847	25,672 13
†York Ouest, de Toronto à Springfield	16¼		16¼			16¼		16¼	1	4		1847	Seulement réparée par le gouvern.
Chemin de la rive du lac, à l'Ouest de Toronto, à la rivière Humber	4			4			4	4	1	1	Non	connu.	
De Dundas à Owen Sound	114			114	114			114				1852	22,111 07
‡ De Grimsby à Queenstown	31¼			31¼	16	15¼		31¼		1		1849	45,609 08
§ D'Hamilton à Port Dover, ou du lac Ontario au lac Erié	37			37		4¼	32¾	37	1	7		1846	170,358 85
‖ D'Hamilton à Brantford, y compris les chemins du marais de la Grande Rivière et d'Ancaster	23¾		23¾			13½	10¼	23¾	3	5		1846	39,953 35
Grandes routes et leurs tributaires, sur la rive Nord du lac Erié et entre le lac Erié et le lac Huron.													
De Brantford à London	57½		57½			19	38½	57½	2	11		1844	199,098 22
De London à Port Stanley	26½			26½			26½	26½	5	7		1844	128,794 37
De Rondeau à la jonction de Chatham et Amherstburgh, ou chemin de Chatham et Rondeau	10			10	10			10	1			1847	9,375 85

De Chatham à la jonction de Port Stanley et London, ou ch. de London à Chatham.	59¾	.....	59¾	.....	59¾	.....	.....	59¾	1	.....	1845	156,700 47
De Maidstone Cross à Chatham	50	.....	.....	50	50	.....	.....	50	.....	.....	1849	18,496 59
De Amherstburgh à Maidstone Cross	16	.....	.....	16	16	.....	.....	16	.....	.....	1849	
De Amherstburgh à Sandwich	14	.....	.....	14	14	.....	.....	14	.....	.....	1846	3,845 63
De Sandwich à Maidstone Cross	12	.....	.....	12	12	.....	.....	12	3	.....	1845	7,790 23
Tecumseth, de Sandwich à Chatham	52	.....	52	.....	52	.....	.....	52	3	.....	1842	4,223 15
De London à Port Sarnia	61½	.....	61½	.....	61½	.....	.....	61½		.....	1844	74,560 68
												$2,333,785 48
A déduire le chemin Kempt, construit avant l'Union												29,064 00
Total depuis l'Union (10 février 1841) jusqu'au 1er juillet 1867												$2,304,721 48

* La commission dépensa $90,697 98 sur la section Ouest, et le céda au gouvernement en 1846. Du 1er janvier 1864 au 1er juillet 1867, $20,809.63 ont été dépensées en réparations sur les chemins Yonge Street, York Est, York Ouest et de la rive du lac.

† Ce chemin a été confectionné par une commission, et il a été cédé au gouvernement en 1846. Il était alors en mauvais état en beaucoup d'endroits.

‡ Partie de ce chemin a été faite par une commission et partie par le Bureau des Travaux.

§ Du 1er janvier 1863 au 1er juillet 1867, $18,946.48 ont été dépensées en réparations.

‖ De ce chemin, 13½ milles ont été faits par une commission et le gouvernement en a pris possession en 1846. Le Bureau des Travaux en a fait 10¼ milles, et cette partie est appelée le chemin du Marais de la Grande Rivière.

OBSERVATIONS GENERALES.

Les tableaux précédents de l'appendice No. 19, relatifs aux chemins confectionnés ou améliorés par le Département des Travaux Publics ou par des compagnies ou municipalités, sont compilés sur l'appendice N. (du rapport du Commissaire des Travaux Publics pour 1848) fait par J. Stewart, I. C., et moi, et sur documents de date plus récente.

La dépense indiquée pour construction n'est que celle encourue par le Département des Travaux Publics à venir jusqu'à la date où chaque chemin a été terminé.

Sous l'entête "ponts et barrières de péages," les ponts importants seuls figurent, et le nombre de barrières qui se trouvaient sur les chemins pendant qu'ils étaient sous le contrôle du Département. Une liste des chemins transférés, loués, vendus ou abandonnés par le gouvernement se trouve dans l'appendice No. 26, de la page 318 à 327.

La dépense totale, avant et après l'Union (10 février 1841) et à venir jusqu'au 1er juillet 1867, à même les fonds du gouvernement provincial, pour la confection des chemins énumérés dans le tableau ci-dessus, se décompose comme suit :—

	Avant l'Union, autant qu'on a pu le constater.	Depuis l'Union, par le Dép. des Travaux Publics.	Coût total de la construction.
Total de la dépense pour construction	$980,850 00	$2,304,721 48	$3,285,571 48
Plus la dép. pour les ch. du district de Johnstown, non énumérée dans le tableau précédent	27,022 22	.....	27,022 22
Coût total de la construction, à venir au 1er juillet 1867	$1,007,872 22	$2,304,721 48	$3,312,593 70

La dépense ci-dessus embrasse une somme de $91,095 72 appliquée à des ponts. (Voir l'état détaillé de la dépense pour ponts, de page 184 à 195) dans l'App. No. 19.

Une liste des chemins à barrières confectionnés dans le Bas-Canada, sous l'autorité du gouvernement, et indiquant leur prix de revient, se trouve dans l'Appendice No. 19, page 178 à 182.

G. F. BAILLAIRGE, I. C.

Outaouais, 23 Novembre 1867

(No. 180.) APPENDICE

TABLEAU DESCRIPTIF des Chemins et Travaux sous le contrôle de la

NOM DU CHEMIN ET DE SA LOCALITE.		District.	MILLES DE Grand chemin.	MILLES DE Chemin d'embranchement.
			M. ch.	M. ch.
Chemin St. Louis	Des limites de la cité à la limite Nord-Est du pont du Carouge	Québec	.....	7 35
" Ste. Foye	Des limites de la cité à la jonction avec le chemin St. Louis, au sommet de la côte du Cap Rouge	do	6 66	.....
" Suède	Des limites de la cité, sur une distance de 8 milles et 18 chaînes	do	.....	8 18
" du Foulon	De son intersection avec le chemin Ste. Foye, au pied de la côte Champigny	do	2 46	.....
" St. Charles, Nord	De son intersection avec le chemin St. Charles, du Sud, au pont des Commissaires	do	.....	3 50
" St. Charles, Sud	Des limites de la cité au pont des Commissaires	do	.....	4 51
" Beauport	" " de Montmorency	do	6 40	.....
" Kilmarnock	Reliant les chemins St. Louis et du Foulon	do	.....	0 39
" Champigny O. et " St. Augustin	De son intersection avec le chemin de la Suède, distance de 7 milles	do	4 37	.....
" Belvedère	Reliant les chemins Ste. Foye et St. Louis	do	.....	0 35
Route Ste. Foy	" St. Louis, Ste. Foye et du Foulon	do	.....	2 62
Chemin Champigny, Est	De la côte de Champigny à sa jonction avec le chemin de l'Ormière	do	.....	2 29
" St. Gabriel	De sa jonction avec Champigny Est à la limite des comtés de Québec et Portneuf	do	.....	1 08
" Ormière	De sa jonction avec St. Charles Nord, au Sud jusqu'au pont de la rivière St. Charles, à la Jeune Lorette	do	.....	4 24
" Ste. Claire	De sa jonction avec St. Charles Nord à sa jonction avec le chemin St. Joseph	do	.....	3 12
" Valcartier	Du village St. Ambroise à la rivière Jacques-Cartier	do	.....	9 00
" Ange-Gardien	Du pont de Montmorency à la limite des paroisses de l'Ange-Gardien et du Château-Richer	do	5 12	.....
" Château-Richer	De sa jonction avec le chemin de l'Ange-Gardien au Sault à la Puce	do	3 26	.....
" Charlesbourg et St. " Pierre	Du pont Dorchester à la jonction avec les chemins conduisant à Stoneham et au lac Beauport	do	.....	7 72
" St. Joseph	Du pont de la rivière St. Charles, Jeune Lorette, à sa jonction avec le chemin Charlesbourg	do	.....	4 70
" Holland	Reliant les chemins Ste. Foye et St. Charles, Sud	do	.....	1 07
" Smith	" St. Charles, Nord, et Charlesbourg	do	.....	1 56
Pont Dorchester	.....	.....	.....	.....
" Montmorency	.....	.....	.....	.....
" Carouge	Construit avant l'établissement de la commission et	placé sous	son co	ntrôle.
Chemin Laval	De sa jonction avec le chemin de Beauport, sur une distance de 3 milles	do	.....	3 00
" Bourg Royal	De sa jonction avec le chemin de Beauport, sur une distance de 2 milles	do	.....	2 00
" St. Richard	Reliant les chemins St. Louis et du Foulon	do	.....	0 45½
" Misère	De sa jonction avec St. Charles Nord à sa jonction avec le chemin St. Joseph	do	.....	3 51
" Stoneham	De sa jonction avec les chemins de Charlesbourg et du lac Beauport, sur une distance de 4½ milles	do	.....	4 40
" Lac Beauport	De sa jonction avec les chemins de Charlesbourg et Stoneham, sur une distance de 2 milles	do	.....	2 00
" Charlesbourg et " Lorette	De sa jonction avec le chemin Charlesbourg et St. Pierre au chemin St. Joseph, Jeune Lorette	do	.....	2 52
Totaux	.....	.....	28 67	81 36½

No. 19.—*Suite.*

Commission des Chemins à barrières de la rive Nord de Québec.

Espece de chemin.			Longueur totale de la route.	Nombre de			Année de l'achèvement des parties complétées.	Coût de la construction, depuis l'Union.	Moyenne du coût de la construction, par mille.	OBSERVATIONS.
Ordinaire ou à rampes améliorées.	Macadamisé.	Planchéié.		Ponts.	Ponceaux.	Barrières.				
M. ch.	M. ch.	M. c.	M. ch.					$ cts.	$ cts.	Observation generale.
.....	7 35	.....	7 35	1	49	1	1850	48,407 00	6,508 00	Dans le rapport (No. 180) du 5 juillet 1867, le secrétaire de la commission des chemins à barrières de la rive nord de Québec, J. Porter, écr., dit ce qui suit à l'égard de ces chemins : — "Les chemins décrits sont tous en très bon ordre, ainsi que les ponts, celui de Dorchester excepté, qui a été détruit par le feu il y a deux ans. Bien qu'il soit remplacé temporairement, il faudra sous peu le reconstruire solidement."
.....	6 66	.....	6 66	1	46	1	1853	29,220 00	4,281 00	
1 20	4 00	1	8 18	.....	37	1	.....	35,328 00	7,065 00	
.....	2 46	.....	2 46	....	8	.....	1850	15,256 00	5,924 00	
.....	3 50	.....	3 50	5	24	.....	1850	25,748 00	7,356 00	
.....	4 51	.....	4 51	2	26	1	1850	27,690 00	5,971 00	
.....	6 40	.....	6 40	2	49	.....	1850	29 016 00	4,464 00	
.....	0 39	.....	0 39	.....	3	.....	1850	1,834 00	3,760 00	
.....	4 37	.....	4 37	2	20	.....	1857	16,657 00	3,733 00	
.....	0 35	.....	0 35	.....	2	.....	1853	1,847 00	4,222 00	
.....	1 42	.....	2 62	.....	2	.....	1855	5,357 00	3,512 00	
.....	2 29	.....	2 29	1	20	.....	1850	9,374 00	3,968 00	
.....	1 08	.....	1 08	2	4	.....	1855	6,406 00	5,823 00	
.....	4 24	.....	4 24	1	28	.....	1853	14,939 00	3,474 00	
3 12	.....	.....	3 12	.....	.....	.....	1855	11,471 00	3,641 00	
.....	3 00	.....	9 00	1	6	.....	1857	16,996 00	5,665 00	
.....	5 12	.....	5 12	5	86	.....	1852	20,667 00	4,013 00	
.....	3 26	.....	3 26	7	78	.....	1857	24,562 00	7,387 00	
.....	7 72	.....	7 72	8	38	.....	1856	34,243 00	4,334 00	
.....	4 70	.....	4 70	2	26	.....	1855	19,062 00	3,910 00	
0 27	0 60	.....	1 07	.....	2	....	1857	8,247 00	7,583 00	
1 56	.....	.....	1 56	.....	.....	.....	1855	5,384 00	3,167 00	
.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1851	40,120 00	.....	
.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1859	59,947 00	.....	
par 4 Vic., ch. p. 31			en 1841	1	.....	1	.....	.....	.....	Voir coût, page 139.
.....	.....	.....	3 00	.....	.....	.....	.....	1,235 00	.....	Commencé en 1855.
.....	.....	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore construit.
.....	.....	.....	0 45½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do
.....	.....	.....	3 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do
.....	.....	.....	4 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do
.....	.....	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	477 00	.....	Commencé en 1855.
.....	.....	.....	2 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore construit.
15 53	75 22	1 00	110 23½	43	554	7½	.....	$509,490 00	.....	

(No. 85,630.) APPENDICE

TABLEAU descriptif des Chemins et Travaux sous le contrôle de la

NOM DU CHEMIN.	District.	Comté.	Milles dans les		Milles de	
			Cantons.	Seigneuries.	Chemin principal.	Chemin d'embranchement.
Beaumont	Québec	Lévis	.....	10½	10½	.....
St. Henri	do	do	.....	13½	13½	.....
St. Nicolas	do	do	.....	9	9	.....
Pont d'Etchemin	do	do	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	.....	33	33	.....

Chemin, etc., sous le contrôle de la Commission

De Longueuil à Chambly, du passage de Longueuil à Chambly	Montréal	Montréal	.....	.....	.....	16
Passage de Longueuil à Montréal	do	do	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	16

OBSERVATIONS TOUCHANT LES CHE

Ces chemins furent commencés en 1853 par la commission des chemins à barrières de Québec—
Tous ces chemins, dans leurs parties terminées, sont macadamisés, et les ponts sont en bois.
La moyenne de leur revenu annuel s'élève à $8,000, mais cette somme est généralement absorbée
La dépense annuelle est rapportée comme ayant beaucoup augmenetée, par suite de l'entretien
Son secrétaire, Chs. Bourget, écr., dit que la commission est forcée d'entretenir ces trois milles,
No. 163, du 4 juillet 1867.

Dans la colonne du coût de la construction, les sommes précédées d'une astérique (*) sont celles du 10 avril 1867.

Le Pont d'Etchemin, sur le chemin St. Nicolas, est sous le contrôle de la commission des chemins

OBSERVATIONS SUR LE CHEMIN A

Pour le chemin à barrières de Longueuil, etc., Voir—

Actes 57 Geo. 3, c. 13, du 22 mars, 1817, accordant £500—Acte 4 Vic., c. 16, du 27 janvier, 1841, 29 mars, 1845, autorisant le prélevement d'un emprunt de £4,000—Acte 13-14 Vic., du 26 mars, 1852, chemin vendu pour £150 à une compagnie à fonds social; Par un Ordre en du 11 mai, 1858, chemin transféré aux Conseils Municipaux du village de Longueuil, Bassin

Pour la liste des Actes concernant les divers chemins à barrières du Bas Canada, énumérés dans

No. 19.—*Suite.*

Commission des Chemins à barrières de la rive Sud de Québec.

Espece de Chemin.			Longueur totale de la route.	Numbre de			Année de l'achèvement des parties complétés.	Coût de construction depuis l'Union.	Moyenne du coût de la construction, par mille.
Ordinaire ou en gravier.	Macadamisé.	Planchéié.		Ponts.	Ponceaux.	Barrières.			
								$ cts.	$ cts.
4½	6	.....	10½	8	32	1	1859	*28,450 00 8,600 00	....
2¾	10¾	.....	13½	6	40	1	1858	*69,702 00 10,800 00	....
4	5	.....	9	4	20	1	1858	*9,200 00 27,826 00	....
.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1843	1,400 00	.....
11¼	21¾	.....	33	19	92	4	.....	155,978 00	4,726 61

des chemins à barrières de Longueuil.

.....	.....	16	16	10	.....	4	1842.....	60,936 78	3,808 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1842	13,549 90	.....
.....	.....	16	16	10	.....	4	.....	74,486 68	.....

MINS A BARRIERES DE QUEBEC SUD.

16 Vic., c. 235—et placés en 1857 sous le contrôle de la commission de Québec Sud—20 Vic., c. 125.

par les frais de réparations, de perception des péages et par l'intérêt.
de trois milles de chemin dans la ville de Lévis, par la commission des ch. à barrières de Québec Sud.
bien que la ville y soit obligée par le chap. 85 des Statuts Refondus—Voir le rapport de M. Bourget,

dépensées par la commission des chemins à barrières de la rive nord de Québec, selon le No. 85,191,

de Québec Sud, en vertu de l'acte 18 Vic., c. 160.

BARRIERES DE LONGUEUIL, etc., etc.

autorirant la nomination de syndics et le prélèvement d'un emprunt de £15,000—Acte 8 Vic., c. 56,
c. 106 du 10 août, 1850, chemin transféré aux Travaux Publics—Par un Ordre en Conseil, (No. 1091)
Conseil (No. 1422) du 26 mai, 1856, chemin cédé au Gouvernement ; *Gazette du Canada*, page 87,
de Chambly et Canton de Chambly, pour 5 chelins.

cet Appendice (No. 19) voir Appendice No. 57.—G. F. B.

(Nos. 84,801—296.) APPENDICE

TABLEAU descriptif des Chemins et Travaux sous le contrôle

NOM DU CHEMIN.	District.	Comté.	Milles en Cantons.	Milles en Seigneuries.	Milles de Chemin principal.	Milles de Chemin d'embranchement ou collatéral.	Espèce Ordinaire ou à rampes améliorées.
				Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Chemin d'en Haut de Lachine, depuis les limites de la cité jusque vis-à-vis le débarcadère du vapeur, village de Lachine.	Montréal.....	Jacques-Cartier et Hochelaga.	.....	6 96	6 96	.....	.....
Chemin d'en Bas de Lachine, depuis les limites de la cité jusqu'à son intersection avec le chemin d'en Haut, à la barrière en bas du village de Lachine.	Montréal ...	do	.....	8 74	.....	8 74	.....
Chemin du Pavillon, depuis son intersection avec le ch. d'en Bas de Lachine à la Taverne du Pavillon (champ de course) jusqu'à son intersection avec le ch. d'en Haut de Lachine, village des Tanneries.	Montréal ...	Hochelaga	.....	2 28	.....	2 28	.....
Chemin St. Luc, depuis son intersection avec le ch. d'en h't de Lachine, Côte des Tanneries, jusqu'à son intersection avec la Côte-des-Neiges, dans le village de ce nom.	Montréal ...	do	.....	4 38	.....	4 38	.....
Chemin St. Antoine, depuis son intersection avec le ch. St. Luc jusqu'aux lim. de la c.	Montréal ...	do	.....				
Ch. de la Côte-des-Neiges, depuis les limites de la cité jusqu'à l'Abord-à-Plouffe.....	Montréal ...	Jacques-Cartier et Hochelaga.	.....	7 86	.....	7 86	.....
Ch. Victoria, depuis les lim. de la cité jusqu'à son intersec. avec le ch. St. Catherine	Montréal ...	Hochelaga	.....	1 16	.....	1 16	.....
Ch. St. Catherine, depuis son intersection avec le chemin Victoria jusqu'à son intersection avec la Côte-des-Neiges.....	Montréal ...	do	.....	4 31	.....	4 31	.....
Chemin St. Laurent, des limites de la cité au centre du village du Sault-au-Recollet.	Montréal ...	Jacques-Cartier et Hochelaga.	.....	7 05	.....	7 05	.....
Ch. de Québec, depuis les limites de la cité jusqu'an Bout de l'Ile.....	Montréal ...	Hochelaga	.....	12 50	12 50	.....	.....
Totaux.....	.....	.....	.....	55 24	19 46	35 78	.....

OBSERVATIONS GENERALES CONCER

La liste des Chemins à barrières de la rive Nord de Québec a été transmise par J. A. Porter, écr.,
" Sud de Québec a été transmise par Charles Bourget,
" de Longueuil a été prise dans le rapport du Commissaire des
" de Montréal a été transmise par John Penner, écr., Secrétaire de

La dépense totale , avant et après l'Union (10 février 1841) et à venir jusqu'au 1er juillet pour la confection des Chemins énumérés dans le

NOM DU CHEMIN.
Chemins à barrières de la rive Nord de Québec.....
do Sud de Québec.....
do de Longueuil et traverse.....
do de Montréal.....
Total pour la construction seulement, jusqu'au 1er juillet 1867.....

NOTE.—Les sommes dépensées avant l'Union, et précédées d'une astérique, (*) sont seulement date du 27 juillet 1847.

OUTAOUAIS, 28 Novembre 1867.

No. 19.—*Suite.*

de la Commission des Chemins à barrières de Montréal.

de chemin. Macadamisé.	de chemin. Planchéié.	Longueur totale du chemin.	Nombre de Ponts.	Nombre de Barrières.	Année de l'achevement.	Coût de la construction, depuis l'Union.	Moyenne du coût de la construction, parmille.	OBSERVATIONS.
Milles.		Milles.				$ cts.	$ cts.	
6 96	.....	6 96	.....	2	1842	34,026 80	4,888 90	Le contrôle de la compagnie des ch. à barrières de Montréal, selon le rapport de son secrétaire, John Penner, écr., (No. 296) du 18 juillet 1867, est sur 55 milles de chemin macadamisé, lesquels se composent de neuf routes distinctes, savoir : les ch. d'en Haut de Lachine, d'en Bas de Lachine, de St. Antoine, St. Luc, l'Abord-à-Plouffe, Ste. Catherine, St. Laurent, Victoria et Québec. Ils sont en pierre calcaire grise sur la plupart; quelques parties sont empierrées avec la pierre de cailloux, et environ 5 milles, où le roulage est très lourd, sont empierrés avec du "banc rouge". Ils sont tous en très bonne condition. Le bureau de la commission se compose de neuf membres nommés par le Gouvernement. Leur nomination date de 1840, et leur administration a commencé en juillet de la même année. Le prix de revient de ces routes comprend $7,115 77 pour maisons de péage; $5,970 88 pour clôtures, terrains, etc., et $27,725 85 pour réparations. Il a été fait face à la constuction au moyen d'emprunts des particuliers, le Gouvernement étant responsable de l'intérêt si le revenu n'y suffit pas. La moyenne annuelle des frais de réparation varie de $105 à $419 par mille. Depuis 1842, 15 milles de chemin ont été élargis de 36 à 50 pieds français, et trois nouvelles maisons de péages ont été érigées.
8 74	.....	8 74	.....	1	1848	29,237 50	3,345 25	
2 28	.....	2 28	.....	.....	1842	8,922 78	3,913 50	
4 38	.....	4 38	.....	1	1842	15,528 60	3,545 34	
7 86	.....	7 86	.....	1	1842	33,630 82	4,278 73	
1 16	.....	1 16	.....	1	1842	5,891 33	5,078 73	
4 31	.....	4 31	.....	.....	1842	15,727 58	3,649 09	
					1842			
					1842			
7 05	.....	7 05	.....	1		29,509 21	4,185 70	Environ dix milles de ce chemin furent d'abord planchéiés, mais ont dû être macadamisés en suite; le planchéiage dura cinq ans. En 1849, le macadamisage était terminé, mais il n'a pas été tenu de compte distinct pour l'empierrement qui a remplacé le planchéiage.
12 50	.....	12 50	.....	2		57,884 58	4,630 76	
55 24	.....	55 24	.....	9	.....	230,359 20	4,170 15	

NANT LES CHEMINS A BARRIERES.

Secrétaire de la Commission de ces chemins, comme par Nos. 85,191—180 du 10 avril et 5 juillet, 1867.
écr., Secrétaire de la Commission de ces chemins, comme par Nos. 85,630—163 du 10 mai et 4 juillet, 1867.
Travaux Publics pour 1848., comme par Appendice N.
la Commmission de ces chemins, comme par Nos. 84,801—296 du 15 mars et 18 juillet 1867.

1867, à même les fonds du Gouvernement Provincial, et les emprunts des particuliers, tableau ci-dessus, se décompose comme suit:—

Avant l'Union, autant qu'on a pu le constater.	Depuis l'Union.	Coût total de la construction.
$*135,400 00	$509,490 00	$644,890 00
.....	155,978 00	155,978 00
*60,000 00	74,486 68	134,486 68
*188,000 00	230,359 20	418,359 20
$383,400 00	$970,313 88	$1,353,713 88

celles pour lesquelles des débentures ont été émises, d'après un rapport à l'Assemblée Législative en

G. F. B.

APPENDICE

TABLEAU DES PONTS

INDIQUANT les dimensions, prix de revient, etc., de ces travaux exécutés, en voie

No. des Ponts.	NOM DU PONT.	Où situé.				Sur quel chemin.	
		District.	Comté.	Canton.	Seigneurie.	Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.
	CANADA EST, AU-DESSOUS DE QUEBEC.—*Suite.*						
1	Rivière du Loup	Gaspé	Bonaventure.	Mann	Point	Principal	Grande Neuvelle, sur le côté Nord de la Baie des Chaleurs.
2	Ruisseau Sutherland, Ouest	do	do	do	do	do	do
3	Ruisseau Sutherland, Est	do	do	do	do	do	do
4	Ruisseau Harper	do	do	do	do	do	do
5	Ruisseau Murray, Ouest	do	do	do	do	do	do
6	do Est	do	do	do	do	do	do
7	Ruisseau Mann	do	do	do	do	do	do
8	Ruisseau Second	do	do	do	do	do	do
9	Ruisseau Busteed	do	do	do	do	do	do
10	Scumenac	do	do	Nouvelle	Shoolbred.	do	do
11	Grande Nouvelle	do	do	do	do	do	do
12	Kenmore	do	do	Maria	do	do	do
13	McNiel	do	do	Cox	do	do	do
14	Nouvelle, Est	do	do	Hope	do	do	do
15	Petit Port Daniel	do	do	Port Daniel	do	do	do
16	L'Anse à Gascon	do	do	do	do	do	do
17	Ruisseau Day	do	Gaspé	do	do	do	Port Daniel à la Grande Rivière.
18	Ruisseau Fahie	do	do	do	do	do	do
19	L'Anse à Canard	do	do	do	do	do	do
20	L'Anse à Chaloupe	do	do	Newport	do	do	do
21	Petit Pabos	do	do	do	Pabos	do	do
22	Broche à Menon	do	do	do	Grande Rivière.	do	Grande Rivière à Percé
23	Petit Rivière	do	do	do	do	do	do
24	L'Anse à Beaufils	do	do	Percé	do	do	do
25	Ruisesau à l'Abreuvoir	do	do	Gaspé Baie, N.	Point	do	Péninsule et Grande Grève, sur le côté Nord de la Baie de Gaspé.
26	Grande Rivière aux Renards	do	do	Fox	do	do	Rive Sud, chemin du Golfe.
27	Ruisseau de la Wapper	Rimouski.	Rimouski.	Dalibaire.	do	do	Cap de Chatte à Matane
28	Ruisseau à Sem	do	do	Cherbourg.	do	do	do
29	Métis	do	do		Métis	do	Chemin Kempt
30	20me Mille	do	do	Réserves de la Couronne.		do	do
31	St. Pierre	do	do	do	Métapédiac S.	do	
32	Métapédiac	do	do	do		do	do
33	Causapscal	do	do	do		do	do
34	Assametquagan	Gaspé	Bonaventure.	Assametquagan.		do	do
	A reporter						

No. 20.

EN CANADA,

de l'être, améliorés ou réparés, par le Département des Travaux Publics.

Sur quelle rivière.	Espèce de charpente.	Couvert ou non couvert.	Dimensions en pieds. Longueur.	Dimensions en pieds. Largeur.	Année de l'achèvement.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
			pieds.	pieds.		$ cts.	
Rivière du Loup...	Longrines.....	Pas couv't.	180	Ces ponts varient de 16 à 18 pieds en largeur entre les garde-corps.	1843	240 63	OBSERVATION GENERALE. Le coût de ces ponts est compris dans celui des chemins de Gaspé et Kempt, et s'élève à la somme de $17,818.21. Presque toutes ces constructions ont été refaites ou réparées depuis, principalement aux frais des municipalités auxquelles elles ont été transférées.
RuisseauSutherland	do	do ...	100		1843	135 13	
do	do	do ...	100		1843	138 05	
do Harper.....	do	do ...	80		1843	139 50	
do Murray.....	do	do ...	80		1843	88 95	
do	do	do ...	77		1843	63 62	
do Mann	do	do ...	60		1843	56 90	
do Second.....	do	do ...	60		1843	60 60	
do Busteed ...	do	do ...	114		1843	178 43	
Scumenac.....	Doubles poinçons.	do ...	132		1843	452 28	
Grande Nouvelle....	Simp. poinç..	do ...	282		1843	1,137 00	
Kenmore	Longrines.....	do ...	132		1846	120 00	
do	do	do ...	150		1843	256 63	
Nouvelle, Est.....	do	do ...	352		1843	....	
Petit Port Daniel....	Doubles poinçons.	do ...	160		1843	492 08	
L'Anse à Gascon ..	Longrines.....	do ..	76		1843	112 63	
Ruisseau Day	Longrines et supports.	do ...	234		1843	703 32	
do Fahie	do	do ...	132		1843	283 16	
L'Anse à Canard ...	Doub. poinç..	do ...	124		1843	375 55	
L'Anse à Chaloupe..	Simp. poinç. et longrines.	do ...	102		1843	460 23	
Petit Pabos.....	Doub. poinç..	do ...	360		1843	2,093 76	
Broche à Menon.....	Longrines.....	do ...	183		1843	419 43	
Petite Rivière.....	do	do ...	113		1843	708 46	
L'Anse à Beaufils...	do	do ...	492		1843	678 47	
Ruiss. à l'Abreuvoir	Simp. poinç..	do ...	.....		1859	600 00	
Grande riv. aux Rennards	do	do ...	.....		.....	Incertain.....	
Ruisseau de Wapper	Longrines et palées.	do ...	188		1865	1,491 58	
Ruisseau à Sem.....	do	do ...	200		1865	1,272 57	
Métis.....	Doub. poinç..	do ...	360		1847	1,855 53	
20me Mille.....	Longrines.....	do ...	115		1844	279 07	
St. Pierre.....	do	do ...	130		1844	320 38	
Métapédiac.....	Doub. poinç..	do ...	200		1844	1,048 00	
Causapscal.....	do	do ...	114		1844	907 72	
Assametquagan.. ...	do	do ...	150		1844	648 55	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,818 21	

APPENDICE

TABLEAU des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., Département des

No. des Ponts.	NOM DU PONT.	Où situé. District.	Comté.	Canton.	Seigneurie.	Sur quel chemin. Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.
	CANADA EST, AU-DESSOUS DE QUÉBEC.—*Suite.*						DISTANCE *de Ste. Flavie.*
	Report	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	Coulée à Gagnon	Rimouski.	Rimouski.	Point	Lepage et Thibierge.	Chemin militaire entre le St. Laurent, à Ste. Flavie, et la portion Nord-Est de la province du Nouveau-Brunswick, à Campbellton.	Ch. Métapédiac, 6¾ milles.
36	Rivière Métis	do	do	do	do		do 7 "
37	Ruisseau à Paquet	do	do	do	do		do 11 "
38	Rivière Tartigou, Ouest	do	do	do	do		do 23 "
39	Do Est	do	do	do	do		do 24 "
40	Lot No. 4	do	do	do	do		do 25 "
41	Do 5	do	do	do	do		do 25 "
42	Do 7	do	do	do	do		do 26 "
43	Ruisseau à Gosselin	do	do	do	do		do 30 "
44	Do Elie Poirier	do	do	do	Métapédi'c		do 32 "
45	Do Pierre Brochu	do	do	do	do		do 33 "
46	St. Pierre	do	do	do	do		do 34 "
47	Lot No. 1, div. centrale	do	do	do	do		do 36 "
48	Do 14, do	do	do	do	do		do 38 "
49	Do 44, do	do	do	do	do		do 45 "
50	Do 55, do	do	do	do	do		do 48 "
51	Métapédiac	do	do	do	do		do 49 "
52	Lot No. 60, div. centrale	do	do	do	do		do 49 "
53	Do 63, do	do	do	do	do		do 50 "
54	Ruisseau à Michaud	do	do	do	Point		do 53 "
55	Lot No. 86, div. centrale	do	do	do	do		do 56 "
56	Do 92, do	do	do	do	do		do 57 "
57	Prevost	do	do	do	do		do 60 "
58	Lot No. 106, div. centrale	do	do	do	do		do 61 "
59	Do 108, do	do	do	do	do		do 61 "
60	Causapscal	do	do	do	do		do 61 "
61	Lot No. 1, division Sud	do	do	do	do		do 62 "
62	Ruisseau à Smith	do	do	do	do		do 65 "
63	Do Pierre	do	do	do	do		do 71 "
64	Do	do	do	do	do		do 74 "
65	Coulée à Connor	Gaspé	Bonaventure.	Assametquagan.	do		do 79 "
66	Do Swasin	do	do	do	do		do 80 "
67	Do Brown	do	do	do	do		do 80 "
68	Assametquagan	do	do	do	do		do 84 "
69	Coulée des Trois Iles	do	do	Ristigouche.	do		do 87 "
70	Ruisseau Clarke	do	do	do	do		do 90 "
71	Do de la Côte de Sable	do	do	do	do		do 90 "
72	No Man's Island Gully	do	do	do	do		do 90 "
73	Vallée de Kean	do	do	do	do		do 91 "
74	Ruisseau do	do	do	do	do		do 91 "
75	Vallée d'Andrew Mann	do	do	do	do		do 92 "
76	Ruisseau do	do	do	do	do		do 92 "
77	Do Prentice	do	do	do	do		do 92 "
78	Do Gilmour	do	do	do	do		do 93 "
79	Do	do	do	do	do		do 94 "
80	Do	do	do	do	do		do 95 "
81	Do	do	do	do	do		do 95 "
	A reporter	.....	.....	.....	.....	.....	.....

No. 20.—*Suite.*

de ces travaux exécutés, en voie de l'être, améliorés ou réparés, par le Travaux Publics.

Sur quelle rivière.	Espèce de charpente.	Couvert ou non couvert.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Année de l'achèvement.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
			pieds.	pieds.		$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,818 21	
Coulée à Gagnon ...	Longrines	Pas couv't.	151	16	1863	392 60	Les ponts construits sur le chemin Métapédiac, depuis 1862, sont suffisamment forts pour le passage de l'artillerie. Ceux qui traversent des ravins ou de petits cours d'eau sont faits de cèdre en grume, et formés généralement de caissons espacés de 20 pieds, réunis au sommet par un ou deux rangs de longrines espacées de trois à quatre pieds, et recouvertes de traverses de cèdre avec une couche de fascines et une couche de gravier pour former le chemin. Les ponts jetés sur les grands cours d'eau sont généralement faits de piliers formés de pin et de cèdre avivés sur 4 faces et lestés avec de la pierre. Ces piliers sont réunis au sommet par cinq longrines équidistantes; les longrines extérieures traversant les arches principales entre les piles, sont renforcées par des charpentes à poinçons doubles ou simples; la plateforme qui recouvre le tablier de ces ponts est en cèdre de 6 pouces d'épaisseur, dégrossi sur le plat, reposant sur 5 longrines qui relient les piles; la charpente supérieure de ces ponts est, dans tous les cas, de pin et de cèdre avivés sur quatre faces. Le coût de ces ponts, sur le chemin Métapédiac, s'élève à la somme de $39,857.60, et est compris dans les frais de construction du chemin. (Voir App. No. 19, page 171.)
Métis.....	Simples poinç..	do ...	273	16	1863	3,794 00	
Ruisseau Paquet ...	Longrines.....	do ...	150	16	1861	134 00	
Rivière Tartigou, Ouest.	do	do ...	142	16	1861	210 00	
do Est.	do	do ...	122	16	1861	123 00	
Ruisseau.....	do	do ...	150	16	1866	300 00	
do	do	do ...	175	16	1866	350 00	
do	do	do ...	60	16	1866	108 00	
do Gosselin....	do	do ...	100	16	1863	190 00	
do Poirier	do	do ...	186	16	1863	483 60	
do P. Brochu..	do	do ...	180	16	1863	288 00	
Rivière St. Pierre...	do	do ...	184	16	1866	1,000 00	
Ruisseau.....	do	do ...	50	16	1865	105 00	
do	do	do ...	200	16	1866	420 00	
do	do	do ...	60	16	1865	102 00	
do	do	do ...	192	16	1866	288 00	
Rivière Métapédiac.	Doubles poinç..	do ...	200	16	1866	2,987 00	
Ruisseau.....	Longrines	do ...	370	16	1867	1,554 00	
do	do	do ...	126	16	1866	214 20	
do Michaud...	do	do ...	197	16	1865	413 70	
do	do	do ...	75	16	1865	120 00	
do	do	do ...	60	16	1866	102 00	
do Prevost.....	do	do ...	286	16	1866	1,487 20	
do	do	do ...	94	16	1866	329 00	
do	do	do ...	60	16	1866	174 00	
Rivière Causapscal..	Simples poinç..	do ...	264	16	1866	3,445 00	
Ruisseau.....	Longrines	do ...	89	16	1863	244 75	
do Smith	do	do ...	180	16	1864	522 00	
do Peter.....	do	do ...	60	16	1863	114 00	
do	do	do ...	150	16	1863	545 00	
Coulée à Connor.....	Longrines sur caissons.	do ...	215	16	1866	720 00	
do Swasin.....	do ...	do ...	49	16	1865	115 00	
do Brown	do ...	do ...	60	16	1865	165 00	
Rivière Assametquagan.	Simples poinçons.	do ...	165	16	1863	2,745 00	
Ravin	Longrines sur caissons.	do ...	150	20	1863	390 00	
Ruisseau Clarke.....	do ...	do ...	277	20	1862	1,080 00	
do Sandy Hill	do ...	do ...	150	20	1862	570 00	
No man's Island Gully.	do ...	do ...	181	20	1862	900 00	
Coulée à Kean	do ...	do ...	138	20	1862	311 40	
Ruisseau do	do ...	do ...	144	20	1861	590 00	
Vallée d'Andrew Mann.	do ...	do ...	100	20	1861	160 00	
Ruisseau do ..	do ...	do ...	127	20	1861	564 00	
do Prentice ...	do ...	do ...	62	20	1860	217 00	
do Gilmour ...	do ..	do ...	250	19	1860	650 00	
do	do ...	do ...	85	19	1860	195 00	
do	do ...	do ...	160	18	1859	347 00	
do	do ...	do ...	48	18	1859	110 40	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,188 06	

APPENDICE

TABEAU des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., Département des

No. des Ponts.	NOM DU PONT.	Ou situé. District.	Comté.	Canton.	Seigneurie.	Sur quel chemin. Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.
	CANADA EST, AU-DESSOUS DE QUÉBEC.—*Suite.*						DISTANCE *de Ste. Flavie.*
	Report	.....	.....	.....	.....	.....	.....
82	Ruisseau Fraser	Gaspé....	Bonaventure.	Ristigouche.	Point.....	Chemin militaire entre le St. Laurent, à Ste. Flavie, etc., etc.	Ch. Métapédiac, 97 milles.
83	do Chamberlin	do ...	do ...	do	do		do 98 "
84	do Larkin	do ...	do ...	do	do		do 98 "
85	do Calder.....	do ...	do ...	do	do		do 99 "
86	do	do ...	do ...	do	do		do 99 "
87	do des terres basses	do ...	do ...	do	do		do 99 "
88	do de Hugh Fraser.	do ...	do ...	do	do		do 102 "
89	Petite Rivière.....	do ...	do ...	do	do		do 107 "
90	Rimouski	Rimouski.	Rimouski.	Point.....	Lepage et Thibierge.	Chem. princ.	Chemin de la rive S. du golfe
							DISTANCE *de la Rivière du Loup.*
91	St. Patrice, ou vieux pont de la Rivière du Loup.	Kamouraska.	Témiscouata.	do	Rivière du Loup.	Chemin militaire entre le St. Laurent, à la Rivière du Loup, et le portion Nord-Ouest de la province du N.-Brunswick, près de la rivière Madawaska.	Ch. Témiscouata, 2 milles.
92	Nouveau pont do	do ..	do ...	do	do		do 2 "
93	Rivière Verte.....	do ...	do ...	do	do		do 9 "
94	St. François	do ...	do ...	do	do		do 17 "
95	Ruisseau Montagne Rocheuse.	do ...	do ...	do	do		do 34 "
96	Ruisseau de la Savanne...	do ...	do ...	do	Témiscouata.		do 35 "
97	Ha! Ha! ou Petite Rivière.	do ...	do ...	do	do		do 39 "
98	Rivière Cabano.....	do ...	do ...	do	do		do 42 "
99	Rivière Thériault.....	do ...	do ...	do	do		do 51 "
100	Ruisseau Pollock	do ...	do ...	do	do		do 52 "
101	Rivière aux Perches.....	do ...	do ...	do	do		do 58 "
102	Rivière aux Bouleaux, branche Ouest.	do ...	do ...	do	do		do 60 "
103	Rivière aux Bouleaux, branche Est.	do ...	do ...	do	do		do 60 "
104	Rivière aux Bouleaux, branche Nord.	do ...	do ...	do	do		do 64 "
105	Ruisseau Syriac, Ouest.....	do ...	do ...	do	do		do 65 "
106	Do Est..	do ...	do ...	do	do		do 65 "
107	Grande Bergeronne.....	Saguenay.	Saguenay.	Tadousac...	Point..	Chem. princ.	Ch. de la rive N. du golfe, des Escoumains à Tadousac.
108	Rivière Malbaie	do ...	Charlevoix.	Point.....	Malbaie ...	do ...	Malbaie et Grande Baie.....
	AU-DESSUS DE QUÉBEC.						
109	Cap Rouge.....	Québec...	Québec...	do	Gaudarville.	do ...	Québec et Montréal, longeant la rive Nord du St. Laurent.
110	Jacques Cartier.....	do ...	Portneuf	do	Jacques-Cartier.	do ...	do do
111	Champlain.....	Trois-Rivières.	Champlain.	do	Champlain	do ...	do do
112 113	Ste. Anne (2 ponts).....	do ...	do ...	do	Ste. Anne..	do ...	do do
	A reporter	.....	.....	.....	.....	.....	.....

No. 20.—*Suite.*

de ces travaux exécutés, en voie de l'être, améliorés ou réparés, par le Travaux Publics.

Sur quelle rivière.	Espèce de charpente.	Couvert ou non couvert	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Année de l'achèvement.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
			pieds.	pieds.		$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,188 06	Voir observations générales sur page 187.
Ruisseau Fraser.....	Longrines sur caissons.	Pas couv't.	160	18	1859	656 60	
do Chamberlin.	do	do ...	83	18	1858	265 50	
do Larkin	do	do ...	141	18	1858	493 50	
do Calder.....	do	do ...	439	18	1858	2,208 35	
do	do	do ...	82	18	1858	155 80	
do des terres basses	do	do ...	120	18	1858	474 00	
do de Hugh Fraser	Simples poinç..	do ...	143	16	1867	994 00	
Petite Rivière.....	Longrines sur piliers.	do ...	1,853	16	1867	4,250 00	
Rimouski.....	Ferm. avec arch	do ...	645	.....	1849	5,516 60	Le pont de Rimouski a été depuis reconstruit par la municipalité avec des fermes à poinçons doubles.
Rivière du Loup.....	Simples poinçons.	do ...	240	16	1841	Environ. 2,200 00	Construit par les commissaires locaux. Point de détails obtenus
do	Doubles poinç..	do ...	240	18	1867	4,080 66	Vieux pont reconstruit.
Rivière Verte.....	Simples poinç..	do ...	207	16	1861	5,856 00	
St. François.....	do	do ...	74	16	1857	624 00	
Ruisseau de la Montagne Rocheuse.	Longrines.....	do ...	60	16	1861	120 00	Les ponts à simples et doubles poinçons de la route Témiscouata sont semblables à ceux du chemin de Métapédiac; les petits ponts sont généralement construits de bois de pin carré; tous les ponts du chemin Témiscouata sont propres au passage de l'artillerie. Leur coût s'élèvant à $22,580.66, est compris dans celui du chemin. Voir Appendice No. 19, page 172.
Ruiss. de la Savane.	Simples poinçons.	do ...	70	16	1861	610 00	
Petite Rivière.....	do	do ...	66	16	1859	530 00	
Rivière Cabano.....	do	do ...	196	16	1861	1,416 00	
do Thériault...	do	do ...	498	16	1861	2,797 00	
Ruisseau Pollock ...	Longrines.....	do ...	62	16	1866	130 00	
Rivière aux Perches	Simples poinç..	do ...	62	16	1857	656 00	
Rivière aux Bouleaux.	do	do ...	45	16	1856	160 00	
do do ...	Longrines.....	do ...	45	16	1856	160 00	
do do ...	do	do ...	75	16	1861	651 00	
Ruisseau Syriac	Simples poinç..	do ...	150	16	1861	1,298 00	
do	do	do ...	145	16	1861	1,292 00	
Grande Bergeronne.	....	do ...	.....	.....	.....	.....	
Malbaie.....	Simples poinçons.	do ...	180	12	1856	200 00	Ouvrage grossier.
Cap Rouge	Fleming	do ...	420	18	1841	2,357 15	Ce pont a été construit par le Bureau des Travaux Publics du Bas-Canada, et cedé à la commission des chemins à barrières de Québec.—Le coût est d'à peu près $2,357.15.
Jacques-Cartier.....	Arches et fermes de Mill's.	do ...	373	24	1848	15,596 37	
Champlain..	....	do ...	.....	.....	.....	2,004 90	
Ste. Anne.....	Ferm. avec arch	do ...	1,315	N. 12 S. 18½	1844	27,550 20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	$153,491 69	

APPENDICE

TABLEAU des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., Département des

No. des Ponts.	NOM DU PONT.	Où situé.				Sur quel chemin.	
		District.	Comté.	Canton.	Seigneurie.	Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.
	CANADA EST, AU-DESSUS DE QUÉBEC.—*Suite.*						
	Report.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
114	Batiscan.....	Trois-Rivières.	Champlain.	Point.....	Batiscan ...	Princ..	De Québec à Montréal, longeant la rive Nord du St. Laurent.
115 116	St. Maurice, (2 ponts)...	do ...	St. Maurice.	do	Ste. Marguerite.	do ..	do do
117	Berthier ou Bayonne.....	Montr'al	Berthier.	do	Berthier....	Princ..	Longeant la rive Nord du St. Laurent.
118	Rivière à Delisle	do ...	Soulanges.	do	Soulanges..	do ...	Entre Montréal et la ligne provinciale, longeant la rive Nord du St. Laurent.
119	Rivière Beaudet	do ...	do ...	do	do ...	do ...	do do
120	Chaudière.....	Québec ..	Lévis	do	Lauzon	Embr.	De Québec à Montréal, longeant la rive Sud du St. Laurent.
121	Etchemin.....	do ...	do ...	do	do	do ...	do do
122	Rivière du Chêne...	do ...	Lotbinière.	do	Lotbinière.	do ...	do do
123	Bécancour	Trois-Rivières.	Nicolet..	do	Bécancour.	do ...	do do
124	Godfroi	do ...	do ...	do	Rouville ...	do ...	do do
125	Nicolet	do ...	do ...	do	Nicolet	do ...	do do
226	Châteaugay	Beauharnois.	Huntingdon.	do	Châteauguay.	do ...	do do
127	Melbourne	St. François.	Richm'd	Melbourne	Point.....	do ...	Arthabaska, rive Sud du St. Laurent.
128	Memphremagog	do ...	Stanstead.	Hatley.....	do	do ...	Principal route des cantons de l'Est, rive Sud du St. Laurent.
129	Rock Island	do ...	do ...	Stanstead..	do	do ...	De la place Burrough à la ligne provinciale, rive Sud du St. Laurent.
130	Nation Nord	Outaou's	Outaou's	Point.....	Petite Nation.	Princ..	Rive Nord de la rivière des Outaouais.
131	Rapide des Fermiers.....	do ...	do ...	Hull.....	Point.....	do ..	Longeant la rive Nord de la rivière des Outaouais, distance d'à peu près 3 milles de l'embouchure de la rivière Gatineau.
	A reporter.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

No. 20.—*Suite.*

de ces traxaux exécutés, en voie de l'être, améliorés ou réparés, par le Travaux Publics.

Sur quelle rivière.	Espèce de charpente.	Couvert ou non couvert.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Année de l'achèvem't.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
			pds.	pds.		$ cts.	
.....	....	.....	.....	.....	.....	153,491 69	
Batiscan	Howe	Couvert.....	1,240	18 6	1844	31,536 80	Pont tournant, 12 pieds.
St. Maurice.....	Arches et fermes.	Pas couvert	2,136	Pont Est. 18 6 Pont Ouest. 20.	1844	68,408 00	
Bayonne.....	do	do ...	110	18	1843	5,109 60	
Delisle	Doubles poinçons.	do ...	104	14	1844	1,643 47	
Beaudet	do ...	do ...	95	18	1843	1,062 28	Compris dans le chemin des Cascades.
Chaudière	Arches et fermes.	do ...	660	.....	1831 et 1843	4,738 92	
Etchemin	do ...	do ...	248	18	1847	7,083 83	
Du Chêne.....	Doubles poinçons.	do ...	336	16	1847	6,579 75	
Bécancour	do ...	do ...	620	16	1847	7,530 56	
Godfroi.....	Chevalets et poinç. simples.	do ...	1338	18	1848	7,276 18	
Nicolet	Arches et fermes de Burr.	do ...	811	18	1848	17,920 08	
Châteauguay	Howe.....	Couvert.....	190	18	1846	7,613 28	
St. François.....	Arches et fermes de Burr.	do	730	18	1848	19,369 67	
Embouchure du lac Memphremagog.	Chevalets, travées de 40 pieds.	Pas couvert	212	18	1841	1,040 00	Payé par le Bas-Canada.
.....	Arches et fermes de Paddleford.	.....	170	18	1847	3,513 23	
Nation, Nord.....	Doubles poinçons.	.....	413	18	1866	1,761 33	Longueur. Largeur.
Gatineau.....	Arches et fermes de Howe, longrines et piliers.	Pas couvert	841	18	1866	7,679 14	Au rapide des Fermiers, le pont embrasse trois gr'nds arches avec charpente de Howe...497x18 L'abord du côté Nord.—Longrines sur piliers .....113x18 L'abord du côté Sud. — Longrines sur piliers 231x18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	$353,357 81	Longueur totale. 841

APPENDICE

TABLEAU des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., Département des

No. des ponts.	NOM DU PONT.	Ou situé.		Sur quel chemin.		Sur quelle rivière...
		Comté.	Canton.	Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.	
	CANADA OUEST. *Au-dessous de Kingston.*					
	Report.....	.....	.....	.....	.....	.....
132	Commençant à la cité d'Outaouais, 1er pont.	Carleton	Cité d'Outaouais.	Principal.	De la cité d'Outaouais à Hull, ou entre les deux Canada.	Outaouais. .....
133	Ensuite au 2me pont.....	do ...	do ...	do ...	do	do .....
134	Ensuite au Pont Suspendu, 3me pont.	do ...	do ...	do ...	do	do .....
135	Se terminant au village de Hull, 4me pont	Outaou's	Hull.....	do ...	do	do .....
136	Pont latéral à l'île Victoria.	Carleton	Cité d'Outaouais.	Latéral..	do	do .....
137	Pont latéral à l'île Albert..	do ...	do ...	do ...	do	do .....
138	Pont de Pooley	do ...	do ...	Rue, cité d'Outaouais.	do	Ravin .....
139	Tranchée de Mutchmor.....	do ...	Nepean.. ...	Principal.	Chemin d'Outaouais à Gloucester.	Canal Rideau.....
140	Débarcadère de Beckett ...	Carleton et Grenville.	Marlboro'h Oxford.	Embranchement	Chemin entre les lots 24 et 25, canton d'Oxford, comté de Grenville, et le lot 5, canton de Malboro', comté de Carleton.	Rivière Rideau .....
141	Winchester.....	Dundas..	Winchester	do ...	St. Laurent et Outaouais..	Nation, Sud.....
142	Rivière aux Atocas	Prescott.	Alfred	do ...	L'Orignal et Outaouais ...	Atocas.....
143	Hattfield.....	do ...	Plantagenet.	do ...	do	Nation, Sud.....
144	Rideau.....	Carleton	Nepean.....	do ...	do	Rideau.....
145	Bonnechère	Renfrew	Horton.. ...	Principal.	Outaouais et Pembroke...	Bonnechère.....
146	Madawaska, au village d'Arnprior.	do ...	McNab. ...	do ...	do	Madawaska.. .....
147	Gananoqui	Leeds ...	Leeds.....	do ...	Montréal et Kingston	Gananoqui.....
	ENTRE KINGSTON ET TORONTO.					
148	Shannonville.....	Hastings	Tyendinaga.	do ...	Kington et Toronto	Saumon .....
149	Belleville.....	do ...	Thurlow ...	do ...	do	Moira.....
150	Trenton.....	Northumberland.	Murray.....	do ...	do	Trent.....
151	Rouge Hill.....	Ontario..	Pickering..	do ...	do	Rouge .....
152	Don.....	York.....	York..	do ...	do	Don .....
153	Seymour ou Campbellford..	Northumberland.	Seymour...	Embranchement	Percy	Trent.....
154	Chutes de Ranney	do ...	do ...	do ...	Campbellford aux rapides de Crooks.	do .....
	A reporter.....	.....	.....	.....	.....	.....

No. 20.—*Suite.*

de ces travaux exécutés, en voie de l'être, améliorés, ou réparés, par le Travaux Publics.

Genre de charpente.	Couvert ou non couvert.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Année de l'achèvement.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
		pds.	pds.		$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	$ 353,357 81	
Doubles poinçons.	Non couvert.	94	18	1843		*Ponts de l'Outaouais.*—Les ouvrages de bois des ponts construits en 1843-44, ont été renouvellés depuis. La somme de $3,285.50 a été dépensée en 1853 pour le pont sur le chenal Buchanan et pour le pont latéral conduisant à l'île Victoria. Des 1,148¼ pieds qui vont du Pont Suspendu à Hull, 518 sont sur trois arches de pierre, 538½ pieds sur le roc et 91¾ pieds sur longrines et chevalets. Les poutres du Pont Suspendu étaient originairement de bois; on les a remplacées par des poutres de fer qui supportent les longrines de bois placées sous le plancher en 1861; cet ouvrage et la construction de la charpente s'élevaient, le 1er juillet 1867, à $5,266.70.
do ...	do ...	384	25	1843	66,448 78	
Pont suspendu.	do ...	256	23½	1844		
Arches en pierre et palées.	do ...	1,148¼	.....	1844		
Longrines sur palées.	do ...	33	.....	1853	3,285 50	
do ...	do ...	66	.....	1857	434 72	
do ...	do ...	143	24	1857	817 00	
En bois, tournant.	do ...	440	13	1866	4,250 00	Le pont de la tranchée Mutchmor consiste en un pont tournant de 40 pieds de portée, le reste est une levée; le tout mesure 440 pieds de long; la hauteur moyenne de la levée est de 15 pieds.
.....	do ...	340	18	1867	7,000 00	Le pont du débarcadère Beckett est en charpente, comprenant 5 arches de 40 pieds chacune, et un pont tournant de 40 pieds; la longueur du tout est de 335 pieds, à l'exclusion des abords de terres; hauteur moyenne des piliers, 22 pieds.
Simples poinç. et longrines.	do ...	182	15	1848	1,200 00	
Simples poinçons et palées.	do ...	170	.....	1848	500 00	Coût du pont inclus dans celui des travaux de l'Outaouais.
Poinçons doubles et simples.	do ...	267	16	1848	do 3,000 00	do do do de do
Longrines.....	do ...	243	18	1846	1,200 00	Coût du pont inclus dans celui du chemin de L'Orignal à l'Outaouais.
Doubles poinç. et longrines.	do ...	179	.....	1848	1,200 00	Coût de ces ponts compris dans celui des travaux de l'Outaouais.
Burr	do ...	182	16	1848	4,000 00	
Fermes avec arches.	do ...	296	18	.....	4,020 52	
Doubles poinçons.	do ...	108	.....	1848	1,136 00	
Howe	do ...	260	20	1846	5,820 62	
Fermes avec arches.	Couvert.....	570	.....	.....	Payé à même les péages.	
Howe	Non couv't	266	20	1847	6,228 00	
Doubles poinç. avec arches.	Couvert.....	106	18	.....	Payé à même les péages.	4,733.93 ont été accordés pour ce pont, en mars 1830.
Doubles poinçons.	Non couvert.	348	18	.....	5,469 48	Le coût de ces ponts est compris dans celui des travaux de la rivière Trent, aux pages 160 et 161 de l'appendice No. 17.
Longrines.....	do ...	169	.....	1844	Compris dans la glissoire.	
.....	.....	.....	.....	.....	469,368 43	

APPENDICE

TABLEAU des Ponts en Canada, indiquant les dimensions, prix de revient, etc., Département des

No. des Ponts.	NOM DU PONT.	Ou situé.		Sur quel chemin.		Sur quelle rivière.
		Comté.	Canton.	Chemin principal ou embranchement.	Nom du chemin.	
	CANADA OUEST.—*Suite.* *Entre Kingston et Toronto.* —Suite.					
	Report.....	.....	.....	.....	.....	.....
155	Rapides de Crooks.....	do ... ['ro.	Perey	Northumberland.	Au village de Hastings, rapides de Crook.	Trent .....
156	do Whitlas	Peterbo-	Monaghan	do ...	Près la ville de Peterboro'	Otonabee .....
157	Peterborough.....	do ...	do ...	do ...	Ville de Peterboro'.....	do .....
158	Rivière Indienne	do ...	Douro	do ...	Peterborough et Norwood. [Peterborough.	Indienne ....
159	Rapides de Buckhorn.....	do ...	Harvey	do ...	Principal ch. venant de	Détroit de Buckhorn
160	Bobcaygean	Victoria.	Verulam...	do ...	Conduisant à l'écluse Bobcaygean. [Lindsay.	Esturgeon .....
161	Lindsay, rapides de Scugog	do ...	Ops	.....	Sur la glissoire, ville de	Scugog .....
162	Do reconstruit.....	do ...	do	.....	do do	do ....
	AU-DESSUS DE TORONTO.					
163	Humber.	York.. ...	York.....	Princip'l	Toronto et Dundas	Humber..... .....
164	Narrows	Simcoe ..	Orillia... ...	Branche.	Portage de Coldwater	Lac Simcoe .....
165	Pont et côteaux de Nottawasaga	do ...	Sunnidale..	Branche.	Nottawasaga	Nottawasaga .....
166	Caledonia	Haldimand.	Seneca.....	do ...	Hamilton et Port Dover..	Grande Rivière.....
167	Barrage de Dunnville	do ...	Moulton ...	do ...	Port Dover et Dunnville..	do .....
168	{ Do	do ...	do ...	....	do do	do .....
	{ Do	do ...	Dunn.....	.....	do do	Crique du Souffre...
169	Brantford	Brant ...	Brantford..	Princip'l	Hamilton et London	Grande Rivière.....
170	Paris.....	do ...	Dumfries ..	Branche.	Rue Dundas.....	do .....
171	London.....	Middlesex.	London	Princip'l	London et Port Sarnia ...	Thames.....
172	Westminster	do ...	Westminster.	do	London et Chatham	do .....
173	Delaware	do ...	Delaware ..	do	do do	do .....
174	Chatham.....	Kent.. ...	Chatham...	do	do do	do .....
175	Port Stanley	Elgin.....	Yarmouth..	Branche.	Port Stanley et London...	Crique Chaudière...
	Total.....	.....	.....	.....	....	.....

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PONTS.—Le tableau qui précède, concernant les ponts construits (rapport du Commissaire des Travaux Publics pour 1848), préparé par J. Stewart, I. C., et par moi-

Un grand nombre de petits ponts sur quelques chemins du Bas-Canada, et sur la plupart des exactement.

Le coût de construction donné ici est celui encourru par le Département, jusqu'à l'achèvement

La plupart des ponts ont été reconstruits ou réparés depuis l'époque de leur achèvement, princi-cas, aux dépens du gouvernement.

On trouvera dans l'Appendice No. 26, pages 318 et 328, une liste des ponts loués, transférés,

Le total des dépenses, avant et depuis l'Union, (10 février 1841,) jusqu'au 1er juillet 1867, payées tableau précédent, est comme suit, savoir :—

Dépense totale pour ponts, excepté $91,095.72, inclus dans le coût des chemins App., No. 19—$20,881.20 inclus dans le coût des travaux de la rivière Trent, et $8,700 inclus dans le coût des travaux de l'Outaouais, App. No. 17, pages 160, 161,—en tout, $120,676.92, depuis l'Union, jusqu'au 1er juillet 1867.....

OUTAOUAIS, 23 novembre 1867.

No. 20.—*Suite.*

de ces travaux exécutés, en voie de l'être, améliorés et ou réparés, par Travaux Publics.

Espèce de charpente.	Couvert ou non couvert.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Année de l'achèvement.	Coût de construction depuis l'Union.	OBSERVATIONS.
		pds.	pds.		$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	$469,368 43	
Doubles poinçons.	Pas couv't.	485	18	1845	2,918 33	Le coût de ces ponts est inclus dans celui des travaux de la Trent, pages 160 et 161 de l'appendice No. 17.
Simples poinç..	do ...	272	18	.....	.....	
Howe.....	do ...	264	18	1847	7,953 15	
Doubles poinçons.	do ...	180	.....	1848	1,200 00	
Simples do ...	do ...	600	.....	1845	2,025 16	
do ...	do ...	162	.....	1845	1,315 08	
Doubles do ...	do ...	74	.....	1844	Compris dans l'écluse	
do ...	do ...	172	18	1864	4,929 48	
do ...	do ...	118	30	1848	4,012 00	Comprend un pertuis pour un coursier de moulin.
Howe.....	do ...	635	18	.....	6,382 85	
.....	do ...	162½	16	1849	4,000 00	Ceci est le montant affecté.
Arches et trav..	do ...	638	16	1843	11,923 00	Le pont de Caledonia a été reconstruit en 1865 par les locataires du chemin.
.....	do ...	586½ Rec'it	.....	.....	Payé à part des péages.	
.....	do ...	564	17½	1856	7,500 00	
.....	do ...	209	16	1856		
Doubles poinç..	do ...	208	.....	1849	10,000 00	
Travées.....	do ...	260	.....	1846	2,400 00	£1,500 accordés par le parlement du Haut Canada.
Howe.....	do ...	212	.....	1843	5,925 13	
Poinçons simples et doubles.	do ...	172	.....	1838	1,000 00	Construit aux dépens du district et ensuite réparé par le gouvernement.
Howe.....	do ...	850	17½ to 20	1843	6,806 97	Inclus dans le coût du chemin.
do	do ...	223	.....	1849	9,065 50	
do	do ...	200	12	1843	1,560 00	Inclus dans le coût du chemin.
.....	.....	.....	.....	.....	$560,285 08	

sous la direction du Département des Travaux Publics, ou autrement, est basé sur l'Appendice N. même et sur d'autres documents officiels d'une date plus récente.
chemins du Haut-Canada, ont été omis intentionnellement, parce que leur coût ne pourrait être précis

de chaque pont, à moins que les renvois ne constatent d'autres dépenses.
palement aux frais des municipalités auxquelles on les a abandonnés ou transférés, et dans d'autres

vendus ou abandonnés par le gouvernement.

à même les fonds du gouvernement provincial, pour la construction des ponts énumérés dans le

Avant l'Union, autant qu'on a pu s'en assurer.	Depuis l'Union, sous le Département des Travaux Publics.	Coût total de construction.
Montant des bons émis, $50,000 00	$439,608 16	$489,608 16

G. F. BAILLAIRGE, I.C.

APPENDICE No. 20½.

No. 1.—De Quebec au Bassin de Gaspé, *viâ* le Grand Chemin Provincial, le long de la rive Sud du St. Laurent jusqu'à Ste. Flavie; de là par le chemin de Métapédiac; puis par le Grand Chemin actuel le long de la côte Nord de la Baie des Chaleurs.

DE	A	Distance intermédiaire par milles.	Distance totale par milles, de Québec.	OBSERVATIONS.
Québec	Rivière du Loup	114	114	128 milles par le chemin de fer du Grand Tronc. Quai du gouvernement, environ 1½ mille du village.
Rivière du Loup	Rimouski	66	180	Quai du gouvernement, environ 1 mille du village.
Rimouski	St. Flavie	21	201	Extrémité nord du chemin de Métapédiac, sur le St. Laurent, à 5 milles de l'ext. N. du chemin de Kempt.
Ste. Flavie	Embouchure de la rivière Métapédiac	93¾	294¾	A la jonction de la rivière Ristigouche.
Embouchure de la rivière Métapédiac	James Sillars	5	299¾	Extrém. S. du ch. de Métapédiac, sur la Ristigouche.
James Sillars	Extrémité sud du chemin de Kempt	3	302¾	Sur la rivière Ristigouche.
Extrêmité sud du chemin de Kempt	Vis-à-vis Campbellton	4¼	307	do do
Vis-à-vis Campbellton	Rivière Nouvelle	18	325	Le long de la Baie de Ristigouche.
Rivière Nouvelle	Carleton	10	335	do Baie des Chaleurs.
Carleton	Grande rivière Cascapédiac	13½	348½	do do
Grande rivière Cascapédiac	Grande rivière Bonaventure	22½	371	do do
Grande rivière Bonaventure	New Carlisle	8½	379½	Chef-lieu du comté de Bonaventure, le long de la Baie des Chaleurs.
New Carlisle	Pasbébiac	3	382½	Le long de la Baie des Chaleurs.
Pasbébiac	Nouvelle, canton de Hope	5½	388	do do
Nouvelle	Pointe ouest de Port Daniel	9	397	do do
Extrémité ouest de Port Daniel	Pabos, Village	21¾	418¾	do do
Pabos	Grande Rivière	7¾	426½	do do
Grande Rivière	Jonction de chemin, 1½ mille au-dessus de Percé	15½	442	do do
Jonction de chemin, 1½ mille au-dessus de Percé	Malbaie, au débouché du Barachois	8½	450½	do do
Malbaie	Belle Anse	2¼	452¾	A l'inters. du chemin, 2½ milles au-dessus de la Pointe Pierre, entre la Baie des Chal'rs et la Baie de Gaspé.
Belle Anse	Douglastown	11¾	464½	Le long de la Baie de Gaspé.
Douglastown	Bassin de Gaspé	6¼	470¾	Fort Ramsay.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 2.—De Québec a Gaspé, *viâ* la Grande Route Provinciale, le long de la rive sud du St. Laurent, jusqu'à Ste. Anne des Monts, de là par le chemin projeté à la Grande Rivière au Renard, de là par le nouveau chemin à l'Anse aux Griffons et à la Péninsule, et le passage à travers la Baie de Gaspé.

DE	A	Distance intermédiaire par milles.	Total de la distance par milles, de Québec.	OBSERVATIONS.
Québec	Rivière du Loup	114	114	128 milles par le chemin de fer. Quai du gouvernement, environ 1½ mille du village.
Rivière du Loup	Rimouski	66	180	Quai du gouvernement, environ 1 mille du village.
Rimouski	Ste. Flavie	21	201	Extrémité Nord du chemin de Métapédiac.
Ste. Flavie	Métis	5	206	Extrémité Nord du chemin de Kempt.
Métis	Matane	33½	239½	
Matane	St. Denis	9	248½	Extrémité Ouest du chemin neuf.
St. Denis	Cap de Chatte	36	284½	Extrémité Est do do
Cap de Chatte	Latourelle	13¼	297¾	Extrémité Ouest du chemin projeté.
Latourelle	Grande Rivière de la Madeleine	64¼	362	*Vid* le chemin projeté.
Grande Rivière de la Madeleine	Grande Rivière au Renard	50¾	412¾	do do
Grande Rivière au Renard	Anse aux Griffons	6	418¾	Chemin neuf du gouvernement.
Anse aux Griffons	Péninsule	7	425¾	do do
Péninsule	Bassin de Gaspé	3¼	429	Passage à travers la Baie de Gaspé.

N.B.—La distance par milles des différentes localités le long des grandes routes provinciales, comme ci-dessus, est celle que l'on charge généralement aux voyageurs ; la route ci-dessus est de 41¾ milles plus courte que la route par Métapédiac et la Baie des Chaleurs.

G. F. B.

APPENDICE No. 20½—*Suite.*

No. 3.—De Québec à Halifax, *viâ* le chemin Métapédiac.

NOMS DES LOCALITES.	Distance intermédiaire par milles.	Distance totale par milles, de Québec.	Distance totale par milles, de Halifax.	OBSERVATIONS.
Canada—				
Quebec	0	0	701	Route de la malle.
Rivière du Loup	128	128	573	En passant par le chemin de fer du Grand Tronc, sur la rive Sud du St. Laurent.
Rimouski	66	194	507	Sur la rive Sud du St. Laurent.
Ste. Flavie	21	215	486	Extrémité Nord du chemin Métapédiac sur le St. Laurent.
Embouchure de la rivière Métapédiac	94½	309½	391½	Au confluent de la rivière Ristigouche.
Pointe de traverse, extrémité Snd du chemin Métapédiac.	15½	325	376	A la tête de la Baie des Chaleurs.
Nouveau-Brunswick—				Rivière Ristigouche, frontière entre le Canada et Nouveau-Brunswick.
Campbellton	1	326	375	Passage à l'embouchure de la Ristigouche, Pointe à la Croix.
Dalhousie	16	342	359	Sur la Baie des Chaleurs.
Belle Dune	31	373	328	do do
Bathurst	23	396	305	do do
Chatham	46	442	259	Baie de Miramichi, Golfe St. Laurent.
Richibucto	40	482	219	Entrée Est du Détroit de Northumberland, Golfe St. Laurent.
Shédiac	36	518	183	Sur le Golfe St. Laurent.
Coude de Petitcodiac	15	533	168	Sur la rivière se déchargeant dans la Baie de Fundy.
Nouvelle-Ecosse—				
Amherst	44	577	124	Tête de la Baie de Fundy, bras N.O. du Bassin de Cumberland.
Truro	63	640	61	Tête de la Baie Coboquid, Baie de Fundy, bras S. E.
Halifax	61	701	0	Chemin de fer aboutissant à l'Océan Atlantique, depuis Pictou *viâ* Truro 113 milles.

Observations.—De Campbellton à la rivière St. Jean près de l'embouchure de la rivière Tobique, 132 milles. L'embouchure de la rivière Tobique est à 11 milles au-dessus de la rivière de la Chute et à 27 milles au-dessous du Grand Saut.

De Halifax à Liverpool, *viâ* le Cap Cleir, 2,530 milles géographiques,—2,910 milles marins. (Voir page 203 de l'appendice.)

G. F. B.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 4.—De Québec a Halifax, *viâ* le chemin Témiscouata, Woodstock, Frédericton, St. Jean et Amherst.

NOMS DES LIEUX.	Distance intermédiaires par milles.	Nombre de milles de Québec.	Nombre de milles de Halifax.	OBSERVATIONS.
Canada—				
Québec	0	0	705	Par le chemin de fer du Grand Tronc.
Rivière du Loup	128	128	577	
Ligne Provinciale	67	195	510	Chemin de Témiscouata.
Nouveau-Brunswick—				
Petit Saut (Edmunstone)	12	207	498	Près du confluent des rivières Madawaska et St. Jean.
Grand Saut	38	245	460	Rive Est du fleuve St. Jean.
Rivière de la Chute	33	278	427	do Ouest do do
Woodstock	40	318	387	do do do
Frédericton	63	381	324	do do do
St. Jean	66	447	258	Chemin de fer de la Baie de Fundy, 106 milles de longueur, de St. Jean à Shédiac.
Coude de Petitcodiac, (Moncton.)	90	537	168	
Nouvelle-Ecosse—				
Amherst	44	581	124	Tête du bras Nord-Ouest du bassin Cumberland, Baie de Fundy.
Truro	63	644	61	do Sud-Est ou Baie de Cobequid, do
Halifax	61	705	0	Chemin de fer de Halifax à Truro 61 milles, et de Truro à Pictou 52 milles.

N.B.—Du Petit Saut au Grand Saut, la rivière St. Jean forme la ligne entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick.

No. 5.—De Québec a Halifax, *viâ* le chemin de Témiscouata, Woodstock, St. André, St. Jean et Windsor, traversant la Baie de Fundy.

Canada—				
Québec	0	0	634	
Ligne Provinciale	195	195	439	
Nouveau-Brunswick—				
Woodstock	123	318	316	Le chemin de fer aboutit à la rive Nord de la Baie de Fundy.
St. André	88	406	228	
St. Jean	63	469	165	Rive Nord do
Nouvedle-Ecosse—				
Windsor	120	589	45	Remontant la Baie de Fundy par vapeurs.
Halifax	45	634	0	Chemin de fer de la Baie de Fundy à l'Océan, ou de Windsor à Halifax.

No. 6.—De Québec a Halifax, *viâ* le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédericton, St. Jean et Annapolis, traversant la Baie de Fundy.

Canada—				
Québec	0	0	632	
Nouveau-Brunswick—				
Frédericton	381	381	251	
St. Jean	66	447	185	Rive Nord de la Baie de Fundy.
Nouvelle-Ecosse—				
Annapolis	59	506	126	Rive Sud do
Windsor	81	587	45	do do
Halifax	45	632	0	Chemin de fer de la Baie de Fundy à l'Océan, 45 milles de long.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 7—De Québec a St. André, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, *viâ* le chemin de Témiscouata, le Grand Saut et Woodstock.

NOMS DES LIEUX.	Distances intermédiaires par milles.	Total de milles.	OBSERVATIONS.
De Québec à la Rivière du Loup, par le Grand Tronc	128	128	125 milles de chemin de fer à travers un pays bien établi—Service quotidien.
De la Rivière du Loup, par le chemin de Témiscouata, aux lignes entre le Canada et le Nouveau-Brunswick	67	195	Les ¾ du chemin de Témiscouata sont généralement de niveau avec de légère ondulations, ¼ est plus accidenté, mais les rampes dépassent rarement 1 dans 12 ; La population est clair-semée dans le pays que traverse le chemin.
De la Ligne Provinciale à Edmunstone ou au Petit Saut, sur la rivière St. Jean, près la frontière de l'Etat du Maine	12	207	Bonne route de niveau le long de la Rivière Madawaska, à travers une population Acadienne, clair-semée sur les deux rives.
Du Petit Saut à la Rivière de la Chute, rive Est de la rivière St. Jean	38	245	Du Petit Saut au Grand Saut la rivière St. Jean forme la ligne frontière entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick. Les deux rives sont densément peuplées d'Acadiens.
Du Grand Saut à la Rivière de la Chute, rive Ouest de la rivière St. Jean	33	278	Bien établi ; la route est de 3 à 5 milles de la frontière américaine.
De la Rivière de la Chute à Woodstock, rive Ouest de la rivière St. Jean	40	318	La Rivière de la Chute est à 3 milles de la frontière : la route traverse Florenceville à 15 milles, de là à Woodstock à 25 milles. Woodstock est à 11 milles de la frontière.
De Woodstock à la Rivière aux Anguilles, rive Ouest de la rivière St. Jean	13	331	De Woodstock, où le pays est bien établi jusqu'au Petit Saut, le reste de la distance jusqu'à St. André est parcouru par un chemin de fer.
De la Rivière aux Anguilles à la Baie Oak, rive Ouest de la rivière St. Jean	62	406	
De la Baie Oak au havre St. André, Baie de Fundy	13	419	
De Québec à St. André, Baie de Fundy, *viâ* le chemin de Témiscouata, Grand Saut et Woodstock	406		

Sur un parcours considérable, spécialement, le chemin conduisant directement à St. André, cette route est de 3 à 11 milles à l'Est de la frontière Américaine.

Il y a un fort américain, appelé Fairfield, à l'intersection des deux routes de traverse conduisant à Restook et Tobique, toutes deux sur la rivière St. Jean, à 5½ milles de la frontière Américaine. Tobique est situé à 61 milles et Restook à 55 milles plus bas que le terminus du chemin de Témiscouata, a la Ligne Provinciale.

G. F. B.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 8.—De Québec a St. Jean, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, *viâ* le chemin Témiscouata, le Grand Saut, Woodstock et Frédéricton.

NOMS DE PLACES.	Distance intermédiaire en milles.	Total des milles.	OBSERVATIONS.
De Québec à la Rivière du Loup, par le Grand Tronc	128	128	Pour la description du chemin, voir les *observations* dans le tableau des distances entre Québec et St. André,—page 200.
De la Rivière du Loup, par le chemin Témiscouata, à la ligne frontière du Canada et du Nouveau-Brunswick	67	195	
De la ligne frontière à Edmunstone ou Petit Saut, sur la rivière St. Jean, près de la frontière, Etat du Maine	12	207	
Du Petit Saut au Grand Saut, sur le côté Est de la rivière St. Jean	38	245	
Du Grand Saut à la Rivière de la Chute, sur le côté Ouest de la riv. St. Jean	33	278	
De la Rivière de la Chute à Woodstock, do do	40	318	
De Woodstock à Frédéricton, sur le côté Sud de la rivière St. Jean	63	381	Entre Frédericton et St. Jean, il est dit-on, préférable de voyager sur la glace de la rivière St. Jean, dont les deux rives sont très peuplées.
De Frédéricton à St. Jean	66	447	
De Québec à St. Jean, Baie de Fundy, *viâ* le chemin Témiscouata, Woodstock et Frédéricton	447		

De St. Jean, on peut se rendre à Halifax en 2½ ou 3 jours, *viâ* Annapolis et Windsor, savoir : par le bateau-à-vapeur, qui traverse la Baie de Fundy, à Annapolis, en 4 heures, de là à Windsor, en deux jours, par diligence; de là à Halifax, en 2 ou 3 heures, par une voie ferrée. De St. Jean, on peut aussi se rendre à Halifax en 13 heures : par steamer jusqu'à Windsor, 120 milles en 10½ heures, en montant la Baie de Fundy, et de Windsor à Halifax, par voie ferrée, 45 milles en 2½ heures.

G. F. B.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 9.—De Québec a St. Jean, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, *viâ* le chemin Témiscouata, le Grand Saut, Woodstock et St. André.

NOMS DE PLACES.	Distance intermédiaire en milles.	Total des milles.	OBSERVATIONS.
De Québec à la Rivière du Loup, par le chemin de fer Grand Tronc	128	128	Pour la description du chemin, voir les *observations* dans le tableau des distances entre Québec et St. André.
De la Rivière du Loup, par le chemin Témiscouata, à la frontière entre le Canada et le Nouveau-Brunswick.	67	195	
De la frontière provinciale à Edmunstone ou au Petit Saut, sur la rivière St. Jean, près de la frontière de l'Etat du Maine	12	207	
Du Petit Saut au Grand Saut, sur la rive Est de la rivière St. Jean	38	245	
Du Grand Saut à la Rivière de la Chute, sur la rive Ouest de la rivière St. Jean	33	278	
De la Rivière de la Chute, *viâ* Florenceville à Woodstock, sur la rive Ouest de la rivière St. Jean	40	318	
De Woodstock à la Rivière à l'Anguille, sur la rive Ouest de la rivière St. Jean	13	331	
De la Rivière à l'Anguille à la Baie du Chêne	62	406	
De la Baie du Chêne au havre St. André, Baie de Fundy.	13	419	
Du havre St. André à St. Jean, do do	63	482	
De Québec à St. Jean, Baie de Fundy, *viâ* le chemin Témiscouata, le Grand Saut, Wooodstock et St. André	469		

OBSERVATIONS RELATIVES AUX ROUTES ET HAVRES DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

En consultant les tableaux des distances qui précèdent, et portant les numéros 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9, on verra que la voie la plus courte, de Québec aux bords de la mer, est celle du chemin Témiscouata jusqu'à St. André, dans la Baie de Fundy, dont le parcours total est de 406 milles.

Les havres de St. André et de St. Jean sont accessibles en toute saison aux navires du plus grand tonnage. Le havre de St. Jean, aussi dans la Baie de Fundy, est bien pourvu de quais et jetés en eau profonde. Il est à 63 milles à l'Est de celui de St. André. A ce dernier port, où les quais ne sont pas en eau profonde, les navires sont forcés de mettre à l'ancre à un mille ou un mille et demi du rivage, et les passagers de débarquer à mi-marée, dans des chalans.

Le chemin de fer est terminé depuis St. André jusqu'au chemin de Woodstock, distance de 88 milles. A 11 milles de St. André, la voie ferrée passe à 8 milles de la ville américaine de Calais et de la ville anglaise de St. Stephen. En été, les navires peuvent aller en tout temps de Calais à St. Stephen.

Ci-suivent les chemins de traverse les plus importants qui conduisent de l'Etat du Maine au Nouveau-Brunswick:—

1°.—De la ville de Holton à Woodstock ..... 11 miles.
(Le chemin de fer de St. André passe à 6 milles de Holton et à 5 de Woodstock).

2°.—De la ville de Presqu'-Ile à Florenceville.... { 26 milles au-dessus de Woodstock.. / 47 milles en bas du Grand Saut..... } 9 "

3°.—Du Fort Fairfield à Tobique..... { 25 milles en bas du Grand Saut.... / 48 milles au-dessus de Woodstock. } 5½ "

4°.—Du Fort Fairfield à l'emb. de la riv. Restook. { 54 milles au-dessus de Woodstock. / 19 milles en bas du Grand Saut..... } 5½ "

Sur la rivière St. Jean, à 20 milles au-dessus du Petit Saut et à l'embouchure de la rivière Fish, se trouve le Fort Kent, dans l'Etat du Maine.

G. F. B.

APPENDICE No. 20½.—*Suite.*

No. 10.—Distance a Liverpool, de Halifax (Nouvelle Ecosse), de St. Jean (Nouveau Brunswick), de Portland (Etat du Maine), de Québec (Canada), d'après la carte de Colton, de 1861.

D'Halifax à Liverpool, *via* Cap Clear.

DE	A	Navigation:	Distance en Milles	
			Géographiques.	Marins.
Halifax, Nouvelle Ecosse	Cap Clear	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S. O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clear	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal St. George	330	380
		Total	2,530	2,910

De St. Jean à Liverpool, *viâ* Cap Clear.

St. Jean, Nouveau Brunswick	Cap de Sable	Traversée de la Baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.O. de la Nouvelle Ecosse	180	207
Cap de Sable	Cap Clear	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S. O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clear	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal St. George	330	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, *viâ* Cap de Sable et Cap Clear.

Portland, Etat du Maine	Cap de Sable	Traversée de la Baie de Fundy jusqu'au S. O. de la Nouvelle Ecosse	210	242
Cap de Sable	Cap Clear	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S. O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clear	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal de St. George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, *viâ* Cap Race, et le Nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et Golfe St. Laurent jusqu'à la point S.O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Tête du Malin	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité nord de l'Irlande	1,800	2,070
Tête du Malin	Liverpool	Descente du chenal nord	192	221
		Total	2,819	3,242
Québec à Liverpool *viâ* le Détroit de Belle-Ile et la Tête du Malin, nord de l'Irlande			2,661	3,060

Pour de plus amples détails, voir pages 9 et 10 de l'Appendice.

APPENDICE No. 20½.—*Fin.*

TABLEAU DESCRIPTIF de la Rivière St. Jean, de Frédéricton au Grand Saut, extrait d'un rapport, daté de St Jean N. B., 21 août 1826, d'une exploration du fleuve St. Jean, de Frédéricton au Grand Saut, par Robert Foulis, ingénieur civil et arpenteur.

DISTANCES DES LIEUX.	Miles.	Chaînes.	Chaînons.	Elévation du niveau, en pouces.	No. de Rapides.	Vitesse du courant dans les rapides, par 66 pieds.	Vitesse moyenne du courant, par 66 pieds.	Profondeur du Chenal.	GEOLOGIE.
							"	pds. p. pds.	
De Frédericton au confluent de la marée en aval de Chapel Bar	4	77	59	.....	.....	.....	72	De 6 0 à 11	Sable, gravier, apparence de grès, blocs de granit détachés.
Du confluent de la marée à French Chapel	5	15	.....	43	2	22"	58	do 1 9 à 8	Glaise de Gneiss, ardoise à toiture.
De French Chapel à Cliff's Bar	7	52	.....	129	3	28	1.26	do 2 9 à 10	Gravier do , glaise.
De Cliff's Bar à la tête de Bear Island Bar	5	70	40	227	2	.....	.....	A Bear Island de 1.9 à 7½.	Granit rouge.
De Bear Island à Mackawickak	8	54	...		4	30	46	De 2 6 à 9	Granit varié.
De Mackawickak à Meductic	4	68	50	56	2	Rapides Meductic, 12	60	do 5 0 à 10	Granit à gros grains, veiné de quartz.
De Meductic à la rivière à l'Anguille	9	25	.....	220	3	30	48	do 2 9 à 8	Graphite et granit porphyrique.
De la rivière à l'Anguille à l'Ile Griffith	9	43	...	168	4	.....	55	do 2 0 à 7	Roches volcaniques détachées.
De l'Ile Griffith à McMullan	12	26	...	144	4	28	50	do 1 9 à 6½	do cellulaires.
De McMullan à Presqu'Ile	8	8	...		3	.....	.....	do 3 0 à 8	Trap de Gneiss.
De Presqu'Ile à la Rivière de la Chute	14	77	...	375	7	24	45	do 3 0 à 7	Pierre calcaire, ardoise.
De la Rivière de la Chute à Tobique	12	71	...	765	3	.....	.....	do 2 6 à 9	Trap.
De Tobique au Grand Saut	21	12	.....		8	15	42	do 2 0 à 33	Calcaire de transition.
Total de la Distance	125	39	47	2127	45	Longueur total 10½ miles			

Hauteur perpendiculaire du Grand Saut	74 pds.	Profondeur du bassin supérieur	20 pds.
Abîme rocheux où passent leurs eaux	45 pds. 6 pouces.	do do inférieur	33 pds.
Total de la descente des Chutes	119 pds. 6 pouces.	Longueur de la tranchée nécessaire pour le tunnel entre les bassins supérieur et inférieur	336 verges.
Elévation de la côte au Portage, depuis le niveau du bassin supérieur	120 pds. 7 pouces.		
Do do do inférieur	240 pds. 1 pouces.		

APPENDICE No. 21.

RAPPORT DE JOHN PAGE, INGÉNIEUR EN CHEF, SUR L'ETAT ACTUEL DES EDIFICES PUBLICS A OUTAOUAIS.

EDIFICES PUBLICS, OUTAOUAIS,
29 août 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics,
Outaouais.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre du 3 juillet dernier et ses incluses, j'ai l'honneur de présenter le rapport général suivant sur les édifices publics d'Outaouais ; mais avant de commencer la description des édifices eux-mêmes, je crois devoir donner, ainsi que j'en suis requis, un cours historique des principaux événements qui se rattachent à leur construction.

La première démarche directe qui parait avoir été faite à l'égard du choix d'un endroit pour en faire le siége permanent du gouvernement, eut lieu le 24 mars 1857, où des résolutions furent adoptées par l'assemblée législative, à l'effet suivant :—

" Que la somme de deux cent vingt-cinq mille louis soit affectée à la construction des édifices nécessaires ; et qu'une adresse soit présentée à Sa Majesté, la priant de choisir un endroit quelconque pour être le siége permanent du gouvernement."

Une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, portant la date du 31 décembre 1857, annonçant le choix d'Outaouais fait par Sa Majesté pour être le siége du gouvernement, fut communiquée aux deux branches de la législature le 16 mars 1858.

L'endroit ayant ainsi été choisi, et l'emplacement des édifices ayant été fixé, le Département des Travaux Publics publia un avis, en date du 17 mai 1859, par lequel il invitait les architectes à préparer et soumettre des plans pour les édifices du parlement et pour ceux des départements publics, pour le 1er août suivant, et disant que ces édifices devaient être construits dans un ordre d'architecture uni et solide, en maçonnerie à rangs réguliers et dressée au marteau, etc. Tous les renseignements relatifs au site des édifices, à leur grandeur, au nombre des chambres, etc., nécessaires à la préparation des plans, pouvaient être obtenus au bureau des Travaux Publics.

A la suite de cet avis, quatorze concurrents soumirent seize plans pour les édifices du parlement, et six concurrents soumirent sept plans pour ceux des départements. Tous ces plans furent exposés et examinés ensuite par des personnes réputées capables de juger leurs mérites comparatifs.

Le premier prix offert pour les édifices du parlement fut accordé à MM. Fuller et Jones, et celui offert pour les édifices des départements le fut à MM. Stent et Laver.

Ces messieurs furent ensuite invités par le Département à faire certains changements dans leurs plans, afin de les mieux adapter au but des édifices ; ils furent aussi invités à faire ces changements et les devis nécessaires pour le 15 octobre suivant.

Le 8 septembre, avis public fut donné que des soumissions pour la construction des édifices seraient reçues jusqu'au 1er jour de novembre, et que les plans et devis pourraient être vus à Québec, Outaouais et Toronto, le et après le 15 octobre. Le délai fut néanmoins prolongé jusqu'au 15 novembre, et à cette époque vingt-et-une soumissions furent reçues pour les édifices du parlement, et vingt-neuf pour ceux des départements.

La soumission de Thomas McGreevy fut acceptée, pour la somme totale de $348,500, pour la construction des édifices du parlement ; et il fut passé un contrat avec lui, le 7 décembre 1859, par lequel il s'engageait à les terminer au 1er juillet 1862.

Vers le même temps la construction des édifices des départements fut adjugée à MM Jones, Haycock et Clarke, pour la somme totale de $278,810, et le contrat stipulait qu'ils devaient être terminés au 1er février 1862.

Les architectes qui avaient reçu les premiers prix furent désignés, le 29 novembre 1859, pour surveiller l'exécution des travaux, et ils devaient recevoir une commission d'environ cinq pour cent sur les prix stipulés dans les contrats.

Comme les plans acceptés ne comportaient aucun moyen convenable de chauffage et de ventilation, il fut publié un avis, le 14 novembre 1859, demandant à ceux qui voudraient entreprendre cette partie des travaux d'envoyer des soumissions le ou avant le 30 décembre, en donnant des détails sur le système qu'ils proposeraient d'adopter, ainsi qu'une garantie de son fonctionnement satisfaisant pendant dix ans après l'achèvement de l'ouvrage.

A la suite de cet avis, il fut reçu neuf soumissions, et le 28 janvier 1860 l'ouvrage fut adjugé à Charles Garth, pour la somme totale de $61,285. Il était entendu que pour cette somme l'entrepreneur devait fournir et poser tous les appareils nécessaires pour le chauffage et la ventilation de tous les édifices, à l'exception de certains changements à apporter dans le mode de chauffage des ailes des édifices du parlement.

Les entrepreneurs des édifices commencèrent leurs travaux le 20 décembre et furent principalement occupés, durant l'hiver de 1859-60, à creuser les fondations, préparer les matériaux et prendre leurs arrangements pour pousser les travaux le printemps suivant.

La maçonnerie des édifices du parlement fut commencée le 26 avril 1860, et en juin suivant les fondations de la grande tour centrale étaient posées. La construction de l'édifice de l'Est, devant servir aux départements, fut commencée le 2 avril, et les travaux furent généralement poursuivis sur tous les édifices.

Le samedi, 1er septembre 1860, S. A. R. le Prince de Galles posa la première pierre du pilier qui se trouve immédiatement au-dessous de la pilastre de l'angle Nord-Est de la salle du conseil législatif, et au commencement de décembre, les travaux furent généralement arrêtés pour l'hiver.

Vers cette époque, il devint nécessaire d'obtenir de plus amples renseignements à l'égard des frais et de l'administration des travaux, que ceux que possédait alors le Département. A cet effet, il fut passé un ordre en conseil, le 18 décembre 1860, autorisant l'envoi de l'ingénieur en chef à Outaouais, afin qu'il fît un rapport complet sur tout ce qui se rattachait à la nature générale des travaux, à leur surveillance, les progrès faits, etc., etc., depuis leur commencement jusqu'à cette époque.

Cet officier soumit, le 20 avril 1861, un rapport détaillé dans lequel il recommandait de faire certains changements qui permissent de reprendre les travaux sous un système différent de régie et de surveillance.

Pendant l'été de 1861, ils furent continués conformément aux suggestions contenues dans ce rapport, jusqu'au 1er octobre, époque à laquelle le crédit voté ayant été épuisé, ils furent suspendus par ordre de l'honorable Commissaire.

Le 21 septembre 1861, l'honorable H. H. Killaly fut chargé de se rendre à Outaouais pour voir ce qui pourrait être fait pour protéger les édifices durant l'hiver, et faire un rapport général sur leur condition et le meilleur moyen de régler avec les entrepreneurs pour les travaux faits, etc.

Ce monsieur fit donc un rapport, en date du 12 novembre 1861, dans lequel il exposait ses opinions sur le sujet, en l'accompagnant d'une évaluation contenant en détail les sommes qu'il considérait devoir être payées aux entrepreneurs pour les différents ouvrages, etc., qu'ils avaient faits jusqu'au 1er octobre 1861, d'après un tarif de prix fixé par lui-même. Les 11 et 12 mars 1862, il transmit des évaluations de l'ouvrage fait pendant les mois d'octobre et de novembre 1861 ; et le 16 avril 1862, il fit un autre rapport qui contenait un résumé de ses évaluations antérieures ainsi qu'une évaluation du coût probable de l'achèvement des édifices.

En 1862, il fut voté une somme de $188,344.30, sous le titre de " dépenses imprévues " pour l'année précédente, et une autre somme de $500,000 fut accordée par la législature pour la construction des édifices.

Les entrepreneurs demandant instamment une liquidation pour les travaux qu'ils avaient faits, et présentant en outre certaines réclamations d'indemnité pour la suspension des travaux, il fut nommé une commission, sous le grand sceau de la province, le 21 juin 1862, chargée de s'enquérir de tout ce qui se rattachait à la construction des édifices et à la régie des travaux, jusqu'au point où ils étaient rendus, et aussi d'aviser le gouvernement sur la meilleure manière de les continuer à l'avenir, de même que de donner une évaluation du coût probable de leur achèvement.

Les messieurs qui composaient cette commission firent faire un nouveau mesurage de tous les travaux, et examinèrent un grand nombre de témoins sur leur administration passée, la valeur du travail et des matériaux, et autres sujets se rattachant à cette enquête.

A cette époque, il avait été payé à Thomas McGreevy, pour ouvrage fait, une somme de $483,163.95, et à MM. Jones, Haycock et Cie., une somme de $511,391.54.

Le rapport de la commission fut soumis au gouvernement le 29 janvier 1863. Il contenait, entre autres choses, la recommandation d'offrir aux premiers entrepreneurs de terminer les travaux qui restaient à faire à des prix fixés par eux (les commissaires).

Cette proposition ayant été approuvée par le gouvernement, et acceptée par les entrepreneurs après une longue discussion, de nouveaux contrats furent passés, le 18 avril 1863, avec Thomas McGreevy pour l'achèvement des édifices du parlement, et avec MM. Jones, Haycock et Cie., pour l'achèvement des édifices des départements, d'après un cahier de charges qui devait être appliqué aux différentes espèces d'ouvrages.

D'après cet arrangement, les réclamations formulées par les entrepreneurs à l'égard des premiers contrats furent laissées en suspens.

Avant la signature des nouveaux contrats, les devis furent cependant revisés, et l'on jugea à propos de donner un salaire fixe aux architectes, au lieu de les payer par une commission comme précédemment.

Pour la mise en pratique de ce système, M. Thomas Fuller et M. Charles Baillairgé furent nommés architectes de tous les édifices; et, conformément aux stipulations des nouveaux contrats, il fut aussi nommé un surintendant général.

Les architectes employés précédemment pour les édifices formulèrent certaines réclamations contre le gouvernement à l'égard de leur surveillance en vertu des premiers contrats.

Les travaux furent donc repris et vigoureusement poussés pendant l'été de 1863. Durant la session de la même année, une somme de $100,000 fut votée ponr les travaux.

En mai 1864, l'on jugea à propos d'envoyer l'ingénieur en chef à Outaouais pour prendre le contrôle des travaux, afin que les questions qui s'y rattachaient pussent être décidées sur les lieux et d'éviter par là les retards causés par un renvoi au département, alors établi à Québec. L'on décida aussi de quelle manière le gaz, l'eau, etc., devaient être fournis, et les ouvrages nécessaires à cet effet furent commencés.

Pendant l'été de 1864, tous les travaux rattachés aux édifices furent poussés avec toute la vigueur possible sous les circonstances. Le budget de cette année contenait un nouvel octroi de $400,000 pour leur exécution.

Les entrepreneurs ayant fréquemment et instamment demandé un règlement de leurs réclamations à l'égard des premiers contrats, et les architectes ayant aussi demandé un règlement pour leur surveillance, il fut décidé, en octobre 1864, de renvoyer ces questions à un arbitrage.

A cette fin, le gouvernement nomma un arbitre, les réclamants en nommèrent un autre, et tous deux en choisirent un troisième. Ces trois messieurs formèrent un conseil devant lequel les différentes causes furent plaidées par des avocats, et les parties intéressées produisirent des témoignages à l'appui de leurs prétentions. Les arbitres, après avoir fait une enquête scrupuleuse sur toutes les questions qui leur étaient soumises, accordèrent à MM. Jones, Haycock et Clarke, à l'égard de leur contrat pour la construction des édifices des départements, le 8 mars 1866, une somme de $88,176, et $2,203 de frais.

A l'égard des architectes, les arbitres accordèrent, le 2 juillet 1866, à MM. Fuller et Jones la somme de $5,064, et $181 de frais; et à MM. Stent et Laver la somme de $6,931, et $200 de frais.

En mai 1865, M. C. Baillairgé, l'un des architectes, cessa d'être employé comme tel.

Il fut aussi décidé, en mai 1865, que les départements publics seraient transférés à Outaouais dans l'automne de la même année, et les entrepreneurs furent notifiés d'avoir à tout préparer pour leur réception à cette époque.

Le déblaiement et le nivellement du terrain furent alors commencés, ainsi que la confection de chemins pour arriver aux différents édifices. Vers le mois d'octobre, les travaux étaient assez avancés pour permettre l'occupation des édifices par les différents départements qui devaient les occuper, et les chemins étaient en partie terminés. Le déménagement du gouvernement eut lieu vers cette époque.

Les ailes et le corps principal des édifices du parlement étaient aussi suffisamment avancés pour permettre l'occupation d'un certain nombre de bureaux et de placer la bibliothèque dans l'édifice.

Cette même année, la législature accorda un nouvel octroi de $300,000 pour l'achèvement des travaux.

En mai 1866, les réclamations formulées par M. Thomas McGreevy à l'égard de son premier contrat pour la construction des édifices du parlement furent, de consentement mutuel, renvoyés à l'arbitrage unique de l'ingénieur-en-chef, qui, après avoir entendu et examiné les témoignages produits, lui accorda, le 12 novembre 1866, la somme de $61,785.

Les deux chambres et les bureaux nécessaires à la réception de la législature étaient suffisamment terminés pour permettre qu'une session fût ouverte le 8 juin 1866; et pendant cette session une nouvelle somme de $500,000 fut votée pour les édifices.

En novembre 1866, M. Thomas McGreevy fut autorisé à transporter son contrat pour l'achèvement des édifices publics à Robert H. McGreevy.

Durant l'automne de cette même année, les édifices des départements furent terminés, et en mars 1867, un règlement de compte fut fait avec les entrepreneurs pour tous les travaux faits en vertu du second ou nouveau contrat, lequel s'élevait à une somme totale de $436,199.72.

En février 1867, autorisation fut donnée de faire certains changements dans la salle des délibérations de l'assemblée législative, pour permettre d'y recevoir le surcroît de membres de la Chambre des Communes sous la confédération des provinces. Ces travaux sont maintenant terminés.

Les édifices des départements ayant été terminés, et les travaux de ceux du parlement étant bien avancés, le personnel fut considérablement réduit au printemps de 1867, et au mois de mai M. Thomas Fuller, architecte, cessa d'être employé.

DESCRIPTION GÉNÉRALE.

Le site choisi pour les édifices se trouve au centre de la ville d'Outaouais, à environ un mille au-dessous des Chutes de la Chaudière, sur une pointe rocheuse saillante qui s'avance dans la rivière des Outaouais, à une élévation considérablement plus haute que celle de la ville et des terrains avoisinants. Sur le côté Est, il est flanqué par un ravin profond dans lequel sont situées les écluses accolées du canal Rideau. Le côté Nord est élevé et à pic, et sur le côté Ouest le terrain descend par une pente rapide vers le Sud-Ouest et diminue en largeur. Au Sud, qui est le côté le moins élevé, il est borné, sur un espace de 1,750 pieds, par la rue Wellington, qui est l'une des principales rues de la ville, et qui descend dans une direction Ouest vers les chutes.

Cette pointe est de forme irrégulière, a 1,050 pieds de largeur au centre, et contient une superficie d'au moins 29 acres. Elle était autrefois désignée sous le nom de Côte des Casernes, et forme partie des terrains de l'artillerie cédés à la province.

Les édifices sont placés de manière à former trois côtés d'un quadrangle mesurant 600 pieds du Nord au Sud, 700 pieds de l'Est à l'Ouest, et contenant une superficie de plus de 9½ acres.

L'édifice du parlement est situé sur le côté Nord du carré, sur lequel il a une façade de 472 pieds. Il fait face au Sud, et son extrême profondeur au centre est de 370 pieds; il couvre une superficie d'environ 82,886 pieds, ou environ $1\frac{9}{10}$ acre.

Les édifices des départements forment les côtés Est et Ouest du carré; ils sont de forme rectangulaire, ayant tous deux des façades sur le rectangle et au Sud, l'alignement de ces dernières étant à 100 pieds au Nord de la rue Wellington.

L'édifice de l'Est a une façade de 319 pieds sur le carré, et de 245 pieds au Sud. Il couvre une superficie de 41,840 pieds ou dix-neuf vingtièmes d'acre.

L'édifice de l'Ouest a une façade de 277 pieds au Sud, et de 220 pieds sur le carré, avec une superficie de 36,276 pieds, ce qui équivaut à environ dix-sept vingtièmes d'acre. Ainsi, l'espace total couvert par les édifices est d'environ $3\frac{7}{10}$ acres.

L'édifice du parlement occupe la partie la plus élevée du terrain, et le plancher du soubassement en est à environ 159 pieds au-dessus du niveau d'été ordinaire de la rivière

Outaouais. Les planchers des soubassements des édifices de l'Est et de l'Ouest sont respectivement à 135 pieds 3 pouces et 142 pieds 3 pouces au-dessus du même niveau.

Un chemin carossable continu a été pratiqué tout autour du carré, et s'étend au Nord aux deux extrémités du parlement jusqu'à la tour de l'Orateur, et aussi le long des façades Sud des départements.

Les entrées du terrain sont situées en face des rues Elgin et Metcalf ; dès leur point de départ, ces chemins inclinent légèrement jusqu'à une petite distance de l'édifice du parlement, où ils montent par une rampe plus raide jusqu'au niveau d'une terrasse assez large, qui a été pratiquée en face de cet édifice.

Le terrain qu'occupent le carré et les édifices des départaments s'élève par une rampe légère, depuis le chemin qui est parallèle à la rue Wellington jusqu'au pied de la terrasse.

Tous les édifices sont construits dans ce qu'on peut appeler le style d'architecture gothique ogivale, et leur apparence hardie et accidentée, leurs nombreuses tours, leurs toits élancés, couverts en ardoise de diverses couleurs, percés de lucarnes et surmontés de crêtes et de couronnements décoratifs en fer forgé, avec l'étrangeté des figures sculptées, tout concourt à produire un effet imposant et pittoresque.

La façade extérieure des murs est principalement construite en grès compacte de couleur claire, tiré du canton de Nepean, à une distance d'environ 12 milles de la ville. Les moulures, les escaliers, les petits pignons, les pinacles, etc., sont principalement en pierre meulière grisâtre, tirée de l'Etat de l'Ohio, et les arcs de support placés au-dessus des ouvertures des portes et fenêtres sont en grès rougeâtre venant de Potsdam, dans la partie Nord de l'Etat de New-York. Les ardoises sont généralement de couleur foncée, avec des bandes d'une teinte plus claire par intervalles. Elles ont été tirées de l'Etat de Vermont.

Les fondations et les parties intérieures des murs sont en pierre calcaire tirée des environs. Les murs de division et les revêtements des murs extérieurs sont principalement en briques, fabriquées soit à Outaouais, soit dans d'autres parties de la province.

La vallée de l'Outaouais a aussi fourni le bois employé dans la construction des édifices, à l'exception du chêne, qu'il a fallu faire venir d'autres parties de la province.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

FAÇADE SUD.

La façade Sud de cet édifice a, ainsi que je l'ai déjà dit, 472 pieds de longueur. Il a trois étages de hauteur, le soubassement étant complètement au-dessus du niveau du terrain. Le haut de la corniche principale est à environ 45 pieds d'élévation, et la façade est divisée en cinq bandes horizontales, par des ceintures en pierre de taille qui partent des seuils et naissances d'arches des portes et fenêtres des différents étages. Ces ceintures produisent un dégré de régularité qui se trouve cependant brisée par les fortes saillies des tours du centre et des ailes.

La tour centrale a environ 30 pieds carrés, à part les arcs-boutants des angles, qui sont de forme octogone et qui se terminent par des colonnes ouvertes et groupées, surmontées elles-mêmes de pinacles avec amortissements sculptés. Elle est divisée par des ceintures en pierre de taille en cinq parties verticales inégales, dans la plus basse desquelles se trouvent de hautes arcades (qui embrassent toute la hauteur du soubassement et du rez-de-chaussée) sur trois de ses faces. Les arcades sont construites en moulures profondément évidées, enrichies de sculptures, et de rangées de colonnes de marbre. Elles s'ouvrent sur un large portique à voûte ogivale avec nervures, en face de l'entrée principale, sous lequel peuvent entrer les voitures. Les armes royales sont laborieusement sculptées au-dessus de la porte de cette entrée principale.

Le second étage est marqué des mêmes lignes horizontales que celui du rez-de-chaussée du corps principal de l'édifice, et a trois fenêtres cintrées et deux niches de mêmes dimensions, sur chacune de ses trois faces. Cette partie de la tour peut servir de chambres de comité ou pour autre chose.

Trois côtés du trosième espace sont divisés verticalement en deux compartiments, dans chacun desquels sont trois renfoncements profonds avec panneaux moulurés, cintrés et en pente, avec d'étroites ouvertures perpendiculaires pour l'admission de l'air. Le mur qui forme la quatrième façade de la tour est caché à la vue par le toit principal.

Dans le quatrième espace ou étage, qui est aussi le plus grand, il y a de chaque côté deux fenêtres de beffroi profondément renfoncées, moulurées, enjolivées et décorées. Ces fenêtres offrent un aspect saillant dans l'élévation de la tour et ajoutent beaucoup à son effet général.

Au-dessus de ces fenêtres il y a une corniche fortement moulurée et enjolivée, immédiatement au-dessus de laquelle les arcs-boutants des angles sont couronnés des colonnes groupées et des pinacles mentionnés plus haut. Entre ceux-ci, sur les quatre côtés, il y a des pignons aigus, dans lesquels sont construites des ouvertures circulaires pour cadran d'horloge, entourées d'arcs de support en ogive. Les pignons, pinacles, etc., sont enrichis de crochets.

La maçonnerie de la tour est terminée, mais le toit ne l'est pas encore; elle a été portée à une hauteur de 156 pieds au-dessus de la surface finie de la terrasse. Par sa grandeur et la variété de lumière et d'ombre produite par ses fenêtres profondément encaissées, ses arcs-boutants saillants, et les ornements particuliers de cet ordre d'architecture, elle offre une apparence vraiment imposante.

De chaque côté de la tour centrale, le corps principal de l'édifice se prolonge sur une distance d'une centaine de pieds, puis il se joint aux ailes.

Près de l'angle formé par cette réunion, il y a des perrons extérieurs à doubles escaliers, avec balustres en pierre de taille moulurée et accoudoirs sculptés, qui conduisent aux entrées réservées aux membres des deux branches de la législature.

Ainsi que je l'ai déjà dit, les lignes horizontales qui marquent cette façade offrent un aspect saillant dans l'élévation. Cependant, cette partie des édifices est diversifiée de chaque côté de la tour centrale par une grande fenêtre à réseau, qui éclaire le grand vestibule, et par la grandeur et la hauteur irrégulières de celles des escaliers publics qui conduisent aux galeries des Chambres.

Dans la partie régulière de la façade (y compris les ailes) il y a, au rez-de-chaussée, 28 ouvertures en ogive pour fenêtres et portes, au-dessus desquelles il y a, au premier étage, 52 ouvertures de fenêtres plus petites, généralement par paires, à l'exception de celles des tours des angles, où il y a trois fenêtres au premier étage au-dessus de deux au rez-de-chaussée.

Entre les arches des ouvertures inférieures il y a des ornements circulaires sculptés en creux, entourés d'anneaux de pierre de Potsdam.

Il y a dans le toit de cette partie de l'édifice principal, entre la tour principale et les ailes, sept lucarnes et trois cheminées de chaque côté.

Les ailes ont chacune 121 pieds de longueur, et une tour aux quatre angles qu'offre la façade Sud. Ces tours avancent d'environ quatre pieds au-delà de la façade (en ligne avec la façade des arcs-boutants de la grande tour), et sont construites de manière à correspondre aux principales lignes horizontales et à l'aspect général de l'édifice.

Cette partie de chacune des tours qui est construite en maçonnerie, au-dessus de la grande corniche, atteint le faîte du toit central, et est divisée en une série de panneaux à réseau moulurés, avec de petites ouvertures verticales pour l'admission de l'air et de la lumière, au-dessus desquelles court une forte corniche surmontée d'une rangée de petits gables.

Ces tours sont couvertes de toits tronqués et à pentes raides, sur chaque côté desquels sont percées trois lucarnes, surmontées de couronnements décoratifs en fer forgé. La partie plane des toits est entourée de crêtes peintes en bleu foncé, avec fers de lance dorés.

Le faîte des couvertures en ardoise de ces parties des ailes qui se trouvent entre les tours des angles est un peu plus bas que celui de la partie centrale. Dans cet espace, il y a cinq lucarnes et deux cheminées à chaque bout de l'édifice.

Au centre de chacune des ailes, il y a un perron extérieur avec balustrade sculptée, conduisant à ce qu'on appelle les entrées des employés.

Les murs ont partout, à la hauteur du plancher du rez-de-chaussée, une forte saillie à chanfrein dans laquelle sont percées de petites fenêtres cintrées qui servent à éclairer le soubassement. Il s'y trouve aussi deux portes d'entrée.

Ce sont là les principaux traits qui forment l'ensemble de la façade Sud de l'édifice du parlement, en sus de quoi l'on peut néanmoins voir du quadrangle les parties les plus élevées du toit des deux Chambres, ainsi que les tours de ventilation de leurs extrémités Nord et celles qui se trouvent à d'autres endroits. L'on voit aussi le haut de nombreuses cheminées placées en arrière.

Avant d'essayer la description d'un autre point de vue des édifices, il est à propos de dire qu'une ligne tirée au centre de la grande tour et de la biblothèque, divise le plan de toute la bâtisse en deux parties égales. L'élévation du côté Ouest est exactement semblable à celle du côté Est. La description suivante suffira donc, pour les besoins de ce rapport, pour donner une idée des deux côtés:—

FAÇADE OUEST.

Le contour horizontal du côté Ouest peut être brièvement décrit comme suit :—

L'extrémité de l'aile occidentale, qui est le point le plus saillant de ce côté, est placée à l'extrême droite et est longue d'environ 105 pieds. Les tours angulaires s'avancent d'environ quatre pieds au-delà de la ligne de façade générale. Au Nord de cette aile se trouvent l'auvent et la tour de l'Orateur, situés sur le côté Ouest de la Chambre des Communes. Cette face a une longueur de 112 pieds, et est en arrière d'une centaine de pieds de l'alignement de l'aile. A la gauche de cette tour, mais à une distance de 108 pieds en arrière, se voient environ 28 pieds du couloir qui relie l'édifice principal à la biblothèque. Cette dernière, qui se trouve à l'extrême Nord de cette vue des édifices, est sur le plan de forme circulaire au centre, entourée d'un auvent polygone à seize faces, et offre, sur le plan horizontal de cette élévation, une longueur de 126 pieds.

L'extrémité de l'aile occidentale offre la même apparence que celle de la façade Sud déjà décrite, excepté qu'il n'y a pas de perrons extérieurs conduisant au niveau du rez-de-chaussée, l'entrée de cette façade se trouvant au milieu du soubassement, et au niveau de la terrasse. Il y a au rez-de-chaussée neuf ouvertures de fenêtres en ogive, et onze au premier étage. L'auvent dont il a déjà été question s'élève d'un étage au-dessus du soubassement, et a huit ouvertures cintrées au rez-de-chaussée. L'on y a construit dans le toit une suite continue de lucarnes pour éclairer le corridor du côté Ouest de la Chambre. Il y a dans le soubassement une entrée pour le chemin à rails plats, qui conduit à la partie supérieure du bâtiment des chaudières, et un perron extérieur qui conduit à l'entrée des journalistes et rapporteurs, qui se trouve au niveau du rez-de-chaussée. Au-dessus de cet auvent, l'on voit une partie du mur de côté de la Chambre des Communes, ainsi que les grandes tours de ventilation de l'extrémité Nord. Dans le côté de la Chambre, il y a cinq grandes fenêtres en réseau qui servent à l'éclairer. L'ont voit aussi une partie des abat-jour du toit.

La grande cheminée d'appel, qui est construite à l'extrémité Nord du bâtiment des chaudières, s'élève à 55 pieds au-dessus du toit de la Chambre des Communes, et forme l'un des traits les plus saillants de cette vue des édifices.

La tour de l'Orateur a deux étages et s'élève à la même hauteur que la grande corniche de la façade Sud. Il y a deux fenêtres au rez-de-chaussée, et trois au premier étage. Elle est terminée par un toit tronqué à pente raide, éclairé par des lucarnes, et couronné de crêtes. L'entrée en est au rez-de-chaussée, et l'on y arrive par un perron extérieur sur le côté Nord.

Le couloir qui relie l'édifice principal à la bibliothèque est comparativement bas, n'ayant qu'un étage au-dessus du soubassement. Cela a l'effet de détacher d'une manière distincte l'ensemble des deux constructions.

La bibliothèque n'est que partiellement construite et est entourée à sa base, comme il a été dit plus haut, par un auvent de forme polygone, aux angles duquel sont des contre-forts solides qui s'élèvent jusqu'au-dessus de l'auvent. Ils sont destinés à contre-buter les arcs-buttants qui devront supporter la grande voûte de la bibliothèque.

Il y a une porte dans le compartiment central formé par les contre-forts avec une fenêtre de chaque côté, et dans les deux espaces voisins, il y a trois fenêtres cintrées. Les autres compartiments sont arrangés d'une manière différente, ayant chacun sept fenêtres de hauteur irrégulière, et étant couronnés d'un petit pignon ou fronton décoratif, dont le faîte s'élève considérablement au-dessus du niveau de la corniche de l'auvent.

L'auvent est construit sur toute sa hauteur et couvert ; mais les murs d'enceinte de la bibliothèque ne s'élèvent aujourd'hui que jusqu'au niveau de la base des grandes fenêtres destinées à éclairer la partie centrale de l'édifice, ou à 43 pieds au-dessus de la terrasse.

D'après la description déjà donnée de la façade Sud, il est évident que bien que les longues ceintures horizontales qui divisent les différents étages soient brisées par les tours du centre et des angles, l'effet général est cependant régulier.

Néanmoins, l'on a obtenu sur le côté occidental un aspect plus saillant, et en même temps un contraste agréable à la vue, par la hauteur et la forme irrégulières des différents corps de bâtiments qui composent cette élévation.

Ces remarques s'appliquent nécessairement à l'apparence exactement semblable qu'offre le côté Est.

DISPOSITION INTÉRIEURE.

En entrant dans l'édifice par la grande porte qui se trouve sous le porche à voitures de la tour centrale, le premier appartement est le grand vestibule. Ce vestibule est divisé en deux parties : la première est un espace semi-circulaire, de 32 pieds par 11, compris entre la tour et le mur de façade de l'édifice principal, qui se trouve ici supporté par deux colonnes et trois arches en grès ; au-delà se trouve la seconde partie, qui est la principale et qui mesure 72 pieds par 38, et 24 pieds de hauteur.

Il y a dans le mur Nord cinq fenêtres à réseau avec carreaux, qui s'ouvrent sur la cour centrale ; et au Sud, de chaque côté de la tour, il y a une grande fenêtre décorative.

Le parquet est en ciment de Portland, élevé de trois marches au-dessus du niveau de la terrasse ; et à environ onze pieds du mur Nord, il y a une rangée de six colonnes et de sept arches moulurées en grès, qui supportent le mur de corridor au-dessus. Dans trois des espaces qui séparent ces colonnes, il y a trois marches qui conduisent à la plate-forme, d'où des degrés de 10 pieds de largeur conduisent à droite et à gauche à de grands paliers, avec projections circulaires au-delà de la ligne des colonnes, à un niveau de deux marches au-dessous du rez-de-chaussée. Des portes qui partent de ces paliers conduisent, au côté Nord, aux escaliers publics, et aux côtés Ouest et Est, aux antichambres des deux Chambres. Il y a aussi des portes au Sud de ces dernières qui conduisent de la partie circulaire des paliers au premier étage et aux galeries des Chambres.

Les colonnes ci-dessus mentionnées ont des chapiteaux laborieusement sculptés, qui sont regardés comme ayant un grand mérite artistique. Les escaliers et les paliers ont des balustrades en pierre à colonnettes sculptées.

Sous chacune des fenêtres du côté Sud, il y a trois ouvertures cintrées et enjolivées pour l'admission de l'air chaud. Il y a aussi deux ouvertures cintrées semblables de chaque côté de l'espace circulaire qui se trouve à l'intérieur de l'entrée principale. A la gauche, il y a une porte qui conduit aux appartements des messagers, et à la droite une autre qui donne sur le soubassement. Le plafond est en ouvrage à panneaux creux en pin, avec ornements denticulés, huilés et vernis.

Ce vestibule sert d'entrée commune aux appartements affectés aux deux branches de la législature.

A l'Est se trouve le côté du Sénat, et à l'Ouest celui de la Chambre des Communes.

La superficie couverte par chaque côté des édifices est exactement la même, et la disposition intérieure presque semblable, à l'exception des Chambres.

Je me propose maintenant de donner une courte description de la moitié de l'édifice occupée par la Chambre des Communes.

L'entrée de l'antichambre a lieu par une porte déjà décrite comme conduisant du vestibule, par deux marches, au niveau du rez-de-chaussée. Cette antichambre a 71 pieds de longueur par 24 de largeur, et il y a au centre une rangée de cinq colonnes allant de l'Est à l'Ouest, séparées par des arches et supportant le mur Nord du corridor qui se trouve au-dessus. Les fûts de ces colonnes sont en marbre d'Arnprior poli, et les chapiteaux sculptés et arcades moulurées qui les surmontent sont en grès. Le mur Sud de cette antichambre est percé de huit ouvertures cintrées. Celle de l'encoignure Sud-Est est occupée par une fenêtre à réseau en pierre de taille, qui ouvre sur l'escalier public qui conduit à la galerie, et dans l'encoignure Sud-Ouest il y a une porte d'entrée pour les députés.

Les six autres arches sont chanfreinées et finies en ciment. Quatre d'entre elles, sur le côté Ouest, sont vis-à-vis le bureau de poste, et à 4 pieds en arrière il y a un écran à

réseau décoratif, profondément creusé et mouluré, de huit pieds de hauteur avec panneaux en verre, en dedans duquel sont les boîtes aux lettres. Le dessus en est couronné d'une crête basse, et l'écran est principalement construit en pin huilé et verni.

Une salle d'attente est formée en arrière des deux autres arches au moyen d'un écran semblable, sur le même alignement que le précédent.

Quarante-neuf pieds du côté Nord de l'antichambre sont occupés par le mur de la Chambre des Communes, dans lequel il n'y a pas d'ouverture. De chaque côté de ce mur il y a un corridor de 11 pieds de largeur, séparé de l'antichambre par un écran à réseau en pin huilé et verni, couronné par une crête en fer forgé. A l'extrémité Est de l'antichambre, il y a une grande fenêtre à réseau en pierre de taille, vitrée en verre dépoli.

Le parquet et les plinthes sont en ciment de Portland, et le plafond est à panneaux profonds et moulurés, avec ornements denticulés.

A l'extrémité Ouest de l'antichambre il y a une porte cintrée avec vitraux de côté et en éventail, dont la tête et les jambages sont finis au ciment. Cette porte donne entrée sur le corridor de l'aile, qui a 11 pieds de largeur et qui s'étend à une distance de 100 pieds jusqu'aux appartements de l'extrémité Ouest de l'édifice et autour de la cour de l'aile, qui a 30 par 36 pieds, et dix fenêtres qui servent à éclairer et aérer cette partie de la bâtisse.

Le long du côté Nord de ce corridor, il y a six chambres de comité, et sur le côté Sud se trouvent la chambre du comptable et une ouverture cintrée qui donne sur un escalier tournant (appelé l'escalier des comités), lequel a un abat-jour de toit à la hauteur des mansardes.

A l'extrémité Ouest de l'aile sont les appartements du sergent-d'armes et les cabinets d'aisance, et sur la façade Sud il y a des chambres pour les employés. Cette aile a aussi une entrée extérieure déjà mentionnée.

Toutes les ouvertures des portes ont de doubles cintres en ogive, avec vitraux en éventail entre eux, et les cintres intérieurs plus aplatis, forment les têtes de portes. Les plafonds sont semblables à celui de l'antichambre, en bois de pin, à panneaux, moulurés, huilés et vernis. Les corridors qui ouvrent sur les côtés de l'antichambre font tout le tour de la salle des séances ; les dimensions de cette dernière étant de 85 pieds par 49. L'entrée à la barre de la Chambre est placée au centre du corridor de l'Est, et les entrées des députés sont placées près des extrémités Nord et Sud de ce même corridor. En dehors de chacune de ces portes, il y a un tambour mouluré à réseau et à panneaux, avec portes s'ouvrant dans les deux sens.

Sur le côté Est sont les fenêtres, qui admettent la lumière de la cour centrale, et une porte qui conduit au bâtiment des chaudières.

L'extrémité Nord de ce corridor est légèrement rétrécie par les piliers d'une arche qui supporte un mur se rattachant à la tour de ventilation, au-dessus. Le corridor de l'Ouest est pareillement en arcades, ainsi que les deux extrémités du corridor Nord.

L'entrée de la galerie de peinture (qui sert de bibliothèque temporaire) est située à l'extrémité Nord-Est du dernier corridor ; et dans le côté Nord du corridor Nord il y a des portes qui ouvrent sur le fumoir, la salle de lecture, et l'entrée de l'Orateur ; à gauche se trouve le cabinet de l'Orateur, qui a 25 pieds par 23, à côté duquel il y a chambre de toilette, bain, etc. Ces appartements sont près de la salle des séances et ont une entrée particulière sur le côté Nord de l'édifice. Ils commandent une magnifique vue de la rivière Outaouais, des chutes de la Chaudière et des campagnes environnantes.

La lumière qui éclaire le corridor Nord passe par les abat-jour du toit de la salle de lecture, et est admise à travers une série d'ouvertures décoratives pratiquées entre de petites colonnettes placées près du plafond du mur Nord.

Il y a deux portes qui donnent entrée à la salle des séances, sur le côté Est du corridor Ouest, avec tambours semblables à ceux qui ont déjà été décrits ; sur le côté Ouest, il y a une porte qui ouvre sur l'escalier qui conduit au soubassement, une autre sur les cabinets d'aisance, et deux sur des chambres de comité. Ce corridor est éclairé de la même manière que celui du côté Nord. Les parquets sont en ciment de Portland, et le plafond est à panneaux en bois de pin, huilé et verni, semblable à celui de l'antichambre de la salle des séances.

Sur les deux côtés des corridors Est et Ouest, il y a des rangées de porte-manteaux pour l'usage des députés.

Les murs de fondation des corridors autour de la chambre et dans les ailes forment des passages identiques dans le soubassement. Cependant, ils sont croisés par le chemin à rails plats, qui est à deux pieds au-dessus du parquet du soubassement. Ces passages ont été utilisés, en certains cas, pour le placement des archives et documents de la Chambre.

Au pied de l'escalier dont il a été parlé comme conduisant du corridor de l'Ouest au soubassement, la première chambre à gauche est occupée par le bureau du télégraphe, et à côté, dans la tour de l'Orateur, se trouve la salle à manger attachée à ses appartements. A droite, il y a des lave-mains et des cabinets d'aisance, ainsi qu'un petit couloir qui passe sous le corridor Ouest et qui ouvre sur la buvette, de 34 par 25 pieds, à laquelle on arrive aussi par des marches qui descendent du chemin à rails plats. Presque en face du pied de l'escalier se trouve le couloir qui passe sous le corridor Nord, et se dirige à l'Est. A la gauche de ce couloir se trouve une grande salle à manger pour les députés, et plus loin, sous le fumoir, il y a une cuisine garnie d'un fourneau, etc. Il y a des dépenses et autres chambres dans le voisinage.

Le couloir qui passe sous le corridor Est est garni de tablettes pour la réception des archives officielles ; l'espace qui borde les piliers, sous l'antichambre des députés, est installé de la même manière. Le soubassement de l'aile contient des appartements réservés au sergent-d'armes, où l'on entre par l'extrémité Ouest. Sur le côté Nord et une partie de la façade Sud il y a des chambres pour le concierge, qui peut entrer par une porte pratiquée en arrière de l'édifice.

Les espaces qui se trouvent au-dessous du bureau de poste et de la salle d'attente servent de chambres pour les messagers, pour le gazomètre, de voûtes pour les archives, etc. Les parquets du soubassement, partout où il est occupé ou employé comme chambres, sont en ciment de Portland ; mais ceux des salles à manger et de la buvette sont en pin posé sur le béton.

Le soubassement du côté du Sénat est disposé de la même manière, excepté que la buvette est installée pour la réception des archives ; l'espace situé sous l'antichambre des sénateurs ne sert que de magasin, etc., et les chambres des messagers sont au rez-de-chaussée au lieu d'être dans le soubassement.

Les voûtes qui se trouvent au-dessous des deux Chambres peuvent servir à mettre le bois, le charbon, etc.

L'espace situé sous la cour centrale, et qui a 68 pieds par 74½, est occupé par les chaudières et les appareils de chauffage et de ventilation. Des voûtes calorifères ou à air chaud et des conduits aérifères ou d'air frais s'étendent de ce point dans diverses directions du soubassement. Il en sera plus particulièrement parlé plus loin.

Il y a, ainsi qu'il a déjà été dit, deux escaliers qui conduisent au premier étage de l'édifice de ce côté : l'un est l'escalier public qui part du grand vestibule, et l'autre est ce qu'on appelle l'escalier des comités, situé dans l'aile. Il y a aussi un escalier qui part du vestibule et qui conduit directement aux galeries publiques de la Chambre.

En montant l'escalier public, le palier du premier étage se trouve dans le corridor, et directement en face de l'angle Sud-Est de la Chambre. Ce corridor traverse toute la longueur de la façade Sud de l'édifice, à l'exception des appartements qui se trouvent à chaque extrémité, Il est divisé par quatre portes cintrées, avec vitraux de côté, une à chacun des angles Sud des chambres. Il s'étend aussi tout autour des cours des ailes, et est d'un bout à l'autre immédiatement au-dessus du corridor du rez-de-chaussée.

En suivant ce corridor à partir du palier qui est à la tête de l'escalier public jusqu'à l'extrémité Est de l'édifice, la première chambre à droite est celle qui est affectée à l'usage du comité des dépenses contingentes. Entre celle-ci et le palier de l'escalier public du côté du Sénat, il y a deux chambres occupées par le greffier de la couronne en chancellerie, ainsi qu'un passage qui conduit à une petite salle d'attente, au-delà duquel se trouve une grande chambre de comité, dans la grande tour centrale.

La chambre suivante au-delà de l'escalier, sur le côté Sud, est celle du comité des chemins de fer, qui a 36 par 19 pieds, sur laquelle il y a deux entrées du corridor. La chambre située à l'Est de celle-ci est réservée au comité des bills privés (de 23 par 19 pieds), dont la porte d'entrée est immédiatement en face de l'angle Sud-Est de la Chambre du Sénat. Les quatre chambres mentionnées en dernier lieu sont à l'Est de la tour centrale.

En partant du même point, à l'angle Sud-Est de la Chambre des Communes, et en avançant vers l'Ouest, les cinq premières chambres à gauche sont pour les comités et les employés. Soixante-quinze pieds du côté opposé du corridor sont occupés par le mur Sud de la chambre, dans lequel il y a deux portes qui donnent entrée sur les galeries, l'une à l'angle Sud-Est et l'autre à l'angle Sud-Ouest. Au-delà de cette dernière, il y a un escalier qui mène aux mansardes dans une chambre de comité.

Plus loin, à gauche, se trouve l'espace occupé par l'escalier des comités. Sur le côté Nord, y compris la chambre de la tour angulaire, sont les appartements occupés par les écrivains et les bureaux du journal anglais et français de la Chambre des Communes. A l'extrémité Ouest de l'édifice sont les cabinets d'aisance et les appartements du sergent-d'armes. La façade Sud de l'aile et de la chambre attenante sont occupés par le greffier en loi et les traducteurs anglais et français, et les chambres du corridor Est sont occupées par la papeterie. Cette partie du corridor, dans l'aile, est éclairée par dix fenêtres ouvrant sur la cour. Aux extrémités des Chambres, il est éclairé au moyen d'un plafond à panneaux vitrés, et d'abat-jour du toit. Entre les deux chambres, la lumière est admise par cinq fenêtres qui ouvrent sur la cour centrale. Le parquet et les plinthes du corridor sont en ciment de Portland, et les plafonds (à l'exception des parties vitrées) sont en bois de pin à panneaux, semblables à ceux du rez-de-chaussée. Toutes les chambres sont munies de doubles-châssis, dont les moitiés inférieures sont pendues et arrangées de manière à glisser dans leurs cadres, ce qui évite la nécessité de les enlever durant l'été. Elles sont aussi garnies de persiennes intérieures. Il y a une cheminée dans chaque chambre, avec manteau en arche pointue et moulurée, et un foyer en grès.

Les planchers de toutes les chambres sont en planches de pin embouvetées, étroites, et clouées sur des tringles empâtées dans le béton au-dessous, les plinthes sont aussi en pin, chanfreinées et embouvetées dans les planchers. Les plafonds de toutes les principales chambres sont en bois de pin formant panneaux moulurés et creusés, huilés et vernis.

Dans les chambres dont les plafonds sont en plâtre, il y a des corniches convenables à la grandeur des appartements.

Il y a aussi des lave-mains (avec dessus en marbre) et des bassins dans la plupart des chambres ; ces derniers sont garnis de robinets argentés.

Les murs de division de l'intérieur sont principalement en briques et les solives des planchers sont en fer laminé, d'une grosseur qui varie suivant l'espace entre les points d'appui. Ces dernières sont généralement posées à 18 pouces de distance, et des madriers sont posés transversalement sur les rebords inférieurs pour recevoir le béton, qui a généralement 12 pouces d'épaisseur. Les planchers de toutes les chambres, des corridors, etc., sont construits de cette manière, tant au rez-de-chaussée qu'au premier étage et dans les mansardes, ainsi que les planchers des deux Chambres et les parties des plafonds qui couvrent les corridors et les galeries. De cette façon, l'édifice se trouve à partir du parquet des mansardes en grande mesure à l'épreuve du feu, et les moyens de communication du feu aux toitures en bois se trouvent coupés, excepté à l'escalier des comités et aux endroits du premier étage, au Sud des Chambres, où le plafond du corridor est en panneaux vitrés. Entre les toits des autres parties de l'édifice et ceux des Chambres, il y a des coupe-feu en briques, qui diminuent la probabilité de la propagation d'un incendie dans cette direction, tandis que les plafonds en bois des Chambres sont à une telle hauteur que le danger est comparativement nul. La couverture extérieure des toits étant en ardoise, en plomb et en tôle galvanisée, il est évident que les dangers de feu se trouvent aussi limités que possible, si l'on considère que les toits sont partout en bois, c'est-à-dire, qu'il ne peut se propager que dans les mansardes et les toits eux-mêmes.

Sur le côté Nord de la cour centrale, il y a des appartements réservés à S. E. le gouverneur-général et au chapelain du Sénat. Ces appartements ouvrent sur la galerie de peinture, qui mesure 28 pieds par 54, et dans laquelle on entre aussi par des portes pratiquées aux angles des corridors qui font le tour du Sénat et de la Chambre des Communes. Cette galerie à 25½ pieds d'élévation, et le plafond d'une partie du versant du toit, des deux côtés, est en ouvrage à panneaux et mouluré, en bois de pin, semblable à celui des corridors. Cependant, le centre de l'appartement est couvert par un plafond plat, à panneaux et vitré en verre dépoli, à travers lequel la lumière pénètre par les abat-jour du toit.

Il y a une porte au centre du côté Nord qui ouvre sur un passage conduisant à la bibliothèque proprement dite, au bout duquel se trouve une porte cintrée, moulurée, déco-

rée et enjolivée, avec colonnes groupées et chapiteaux sculptés. Une cloison temporaire a été élévée à cet endroit de manière à former un espace de 36 pieds par 11 (le passage) qui, avec la galerie de peinture et les chambres voisines, a été installé pour la réception d'une partie de la bibliothèque du parlement. Il y a dans la plus grande chambre une galerie qui en fait tout le tour, et qui permet d'avoir accès aux livres placés sur les rayons les plus élevés, qui autrement n'auraient pu être facilement atteints.

Le fumoir du côté du Sénat (environ 36 pieds par 15), dans lequel on entre par une porte pratiquée sur le corridor Nord, a aussi été installé pour recevoir une partie de la bibliothèque.

LA CHAMBRE.

La Chambre des Communes mesure 82 pieds par 45 à l'intérieur, et est installée de manière à recevoir 194 députés.

Elle est éclairée par le plafond et au moyen de trois grandes fenêtres pratiquées sur trois de ses côtés.

Au centre du côté Ouest se trouve le fauteuil de l'Orateur, en face duquel est la barre de la chambre, sur le côté Est, et une porte ouvrant sur le corridor.

Le parquet de la Chambre occupe un espace de 16 pieds, et de chaque côté il y a sept rangées de pupîtres. Les deux rangées de devant sont sur le parquet, et les cinq autres des deux côtés sont placées sur des gradins qui s'élèvent de sept pouces au-dessus les uns des autres, à mesure qu'ils s'éloignent du centre vers les extrémités Nord et Sud de la Chambre, où ils atteignent une élévation d'environ trois pieds au-dessus du niveau du parquet. Il y a dans les contre-marches de ces gradins des grillages en fonte pour la ventilation inférieure.

Les pupîtres sont placés par couples, et entre chaque couple il y a un étroit passage qui permet d'arriver aux siéges.

Entre les extrémités des gradins et les murs Est et Ouest de la Chambre, il y a des passages de trois pieds de largeur, par lesquels les députés qui entrent par les portes de côté peuvent se rendre sur le parquet de la Chambre ou monter, au moyen de marches, au niveau du dernier gradin. Un bras en cuivre sépare ce passage des rangées de siéges qui se trouvent au-dessus du niveau du parquet.

Au centre du parquet de la Chambre, il y a une grande ouverture recouverte d'un grillage à jour, à travers lequel l'air frais peut être admis dans la chambre pendant les ajournements. Au-dessus de cette ouverture sont placés le bureau des greffiers et la table destinée à recevoir la masse.

Les cinq portes d'entrée de la Chambre ont des tambours intérieurs construits en bois de pin, à panneaux moulurés et à réseau, lesquels sont couverts en verre épais.

Les murs d'enceinte de cette salle (qui a 82 pieds par 45) s'élèvent à une hauteur de 16½ pieds au-dessus du niveau du parquet. Ces murs sont divisés par des pilastres en marbre, sur les côtés Est et Ouest, en cinq travées chacun, et en trois travées sur les extrémités Nord et Sud. Entre les pilastres, il y a une corniche en marbre saillante, qui s'étend tout autour de la Chambre et dont le haut est de niveau avec le plancher de la galerie. Les pilastres se terminent à la hauteur de la balustrade qui se trouve sur le devant de la galerie, et elles supportent des groupes de colonnettes en marbre à chapiteaux sculptés. Des arcades en pointe partent de ces colonnes et atteignent presque jusqu'au plafond, qui est horizontal et à 45 pieds au-dessus du parquet de la Chambre. En arrière de ces arcades, sur un espace de 12½ pieds jusqu'aux murs principaux, sont les galeries, situées immédiatement au-dessus des corridors du rez-de-chaussée, autour de la Chambre. Les pilastres, les colonnettes groupées, la corniche et les arcades sont en marbre veiné de bleu, poli.

Le long des murs de la Chambre, à une hauteur d'environ 6½ pieds au-dessus du parquet, il y a une suite ininterrompue d'ouvertures pour l'admission de l'air chaud ou frais. Ces ouvertures sont couvertes par un grillage à jour en cuivre, mobile, posé à un angle convenable pour donner une bonne direction au courant d'air. Aux extrémités Nord et Sud de la Chambre, les ouvertures pratiquées au milieu des travées, entre les pilastres, communiquent directement avec le conduit, et l'air y est amené au moyen d'un grand tube qui part de la roue d'air, placée dans le bâtiment des chaudières.

Cet arrangement a pour effet de faire changer l'air de la Chambre aussi rapidement que possible lorsqu'on le désire.

Immédiatemsnt au-dessous de la corniche de marbre, il y a aussi une rangée de grillages à jour décoratifs en fonte pour l'introduction de l'air. Le devant de la galerie est formé de panneaux en bois de pin, ornés de quatre-feuilles, huilés et vernis. Au-dessus il y a une rangée de montants en fer forgé supportant un bras en noyer, à la hauteur des pilastres ci-dessus mentionnés, ou à 19 pieds au-dessus du parquet de la Chambre.

Les trois cinquièmes Sud de la galerie Est sont réservés aux sénateurs, et l'on y arrive par une porte pratiquée à la tête de l'escalier du premier étage. Les deux autres cinquièmes de cette galerie, ainsi que toute celle du Nord, sont pour le public ; on y entre par un escalier séparé qui part du grand vestibule. La galerie Sud est pour les dames, et la partie Sud de la galerie Ouest est réservée aux personnes admises par l'Orateur.

Dans chacune de ces galeries sont placés trois rangs de siéges, qui s'élèvent de 14 pouces au-dessus les uns des autres, avec passages entre eux par intervalles. Il y a cependant, dans la galerie Sud, un quatrième rang de siéges le long du mur.

Trois travées de la partie Nord de la galerie Ouest sont garnies de pupîtres et de divisions à l'usage des rapporteurs, et en arrière il y a des siéges à l'usage des autres personnes attachées à la presse. Ces messieurs ont aussi l'usage de deux chambres, situées immédiatement l'une au-dessous de l'autre, dans la tour de l'Orateur. L'une est au niveau de la galerie et l'autre est dans les mansardes ; cette dernière est éclairée par deux grandes lucarnes percées sur deux côtés. Il y a un escalier séparé et une entrée extérieure qui donnent accès à ces chambres.

En arrière des trois travées formées par les arcades de la façade de la galerie Nord, il y a trois grandes fenêtres, d'un dessin laborieux, avec meneaux et réseaux en grès, dont les châssis intérieurs sont vitrés en verre de couleur richement orné. De chaque côté il y a une fenêtre plus étroite, ornée de la même manière, et vitrée en verre des couleurs les plus brillantes.

Sur le côté Est, et correspondant aux travées formées par les arcades en marbre, il y a cinq fenêtres. Les trois du milieu, qui sont les plus grandes, sont formées de cinq fenêtres étroites et lancéolées, avec têtes à réseau ; celles de chaque côté sont composées de quatre fenêtres lancéolées semblables.

Sur le côté Ouest, il y a quatre fenêtres semblables aux précédentes.

Elles sont toutes vitrées en verre de couleur richement orné, et les fenêtres de côté et du bout ont une verrière extérieure de carreaux à losange.

Sur l'alignement des arcades des devants de la galerie, il y a à chaque coin deux arches en ogive, d'environ 10 pieds d'empan, qui s'élèvent au-dessus des galeries elles-mêmes ; celles de l'extrémité Nord supportent les tours de ventilation. Ces arches partent d'un côté d'encorbellements sculptés, construits dant les murs principaux, et de l'autre côté elles partent des plus gros groupes de colonnettes à chaque angle de la chambre. Dans les quatre coins compris entre ces arches et les murs latéraux, il y a des voûtes à nervures croisées en marbre mouluré, remplies de briques et plâtrées. Les nervures qui partent de l'angle des murs extérieurs, partent aussi sur des encorbellements décoratifs sculptés.

Le plafond des galeries est en panneaux profondément moulurés, avec ornements denticulés, huilés et vernis, et ont à peu près la même apparence que ceux des corridors du rez-de-chaussée, à l'exception de l'espace qui fait face à la travée du milieu, de chaque côté, dans lequel les panneaux sont remplis de plaques de fontes percées à jour, pour servir à la ventilation supérieure.

Les arches de devant des galeries sont, comme il a déjà été dit, supportées par des colonnettes de marbre poli groupées, reposant sur des pilastres semblables. Les plus gros groupes des quatre angles consistent en une grosse colonne, travaillée et creusée de manière à représenter cinq colonnes, autour de laquelle sont placées huit colonnettes. Les douze espaces intermédiaires entre les angles sont divisés par de plus petits groupes, consistant en une grosse colonne centrale entourée de quatre colonnettes. Toutes ces colonnes mesurent 6 pieds 2½ pouces depuis le haut des pilastres jusqu'aux chapiteaux. Vers le milieu du fût des colonnes il y a un cercle saillant qui entoure tout le groupe. Les chapiteaux ont 18 pouces de hauteur et sont sculptés en feuillages. Du haut de ces chapiteaux partent les arcades qui sont profondément moulurées et polies, et qui s'élèvent à 41 pieds 8 pouces au-dessus du parquet de la Chambre.

Dans les tympans entre ces arches, sur les quatre côtés de la Chambre, il y a des ouvertures rosacées, entourées de moulures circulaires en marbre, de 4 pieds 6 pouces de

diamètre. A la hauteur d'un pied au-dessus du sommet de ces arches, se trouve le dessous de la grande corniche. Cette corniche a 2 pieds 6 pouces de hauteur et avance de 18 pouces. Elle se compose de plusieurs membres profondément moulurés, avec enjolivements sculptés dans un enfoncement près de la partie inférieure.

La charpente moulurée du plafond est divisée en 60 panneaux, et dans les divisions il y a des rangées de quatre-feuilles perforés qui servent à la ventilation et d'ornements. Les panneaux sont profondément moulurés, et sont ornés de denticules. Ces panneaux et la corniche sont en pin, huilés et vernis, et le fond des panneaux est couvert en verre dépoli, à travers lequel la lumière parvient dans la chambre par les abat-jour du toit.

D'après cette description de la Chambre, l'on peut se faire une idée de l'impression que ses vastes dimensions et ses ornementations variées ne peuvent manquer de produire.

Les principaux traits de l'intérieur caractérisent parfaitement l'ordre d'architecture dans lequel l'édifice est construit. Les grandes arcades qui surmontent le devant des galeries sont en ogive, et les groupes de colonnettes de marbre qui les supportent ont une apparence légère et gracieuse, tandis qu'en même temps elles sont suffisamment fortes et solides.

Les fenêtres à réseau percées dans les murs extérieurs sont d'un dessin très-laborieux et sont remplies de verre richement coloré, représentant les armes royales, provinciales et autres, ainsi que plusieurs devises héraldiques, blasonnées de couleurs brillantes. La lumière qu'elles projettent met en relief les rangées d'arcades du devant des galeries, et rehausse beaucoup la beauté de l'intérieur.

Les voûtes à nervures croisées de chaque angle de la Chambre offrent aussi un coup-d'œil attrayant, et les singularités de cet ordre d'architecture sont artistiquement suivis jusque dans les détails les plus minutieux.

La Chambre du Sénat a les mêmes dimensions et offre partout le même aspect que la Chambre des Communes, excepté que le fauteuil de l'Orateur, les fenêtres, etc., sont disposés d'une manière différente sur le parquet de la salle, et que les portes d'entrée sont placées autrement.

Le trône et le fauteuil de l'Orateur sont placés au centre de l'extrémité Nord du Sénat, et le parquet de la Chambre s'étend du Nord au Sud sur une largeur de 15 pieds. La barre est placée à l'extrémité Sud, et les porte-manteaux des sénateurs sont en face du corridor de l'Est. Le trône placé dans cette Chambre, ainsi que le fauteuil de l'Orateur de la Chambre des Communes, ne sont tous deux que temporaires.

EDIFICES DES DEPARTEMENTS.

Les édifices des départements qui forment les côtés du carré ont presque partout deux étages de hauteur, le soubassement se trouvant généralement au-dessous du niveau du terrain, et la grande corniche se trouvant à environ 40 pieds au-dessus de la terrasse. L'édifice de l'Est offre une perspective pittoresque et accidentée, et ses nombreuses tours et saillies produisent une grande variété de lumière et d'ombre.

L'édifice de l'Ouest, bien que moins orné que l'autre, possède un extérieur suffisamment décoré pour produire un effet agréable.

EDIFICE DE L'EST.

Façade du quadrangle.—Ainsi qu'il a déjà été dit, cette façade a 319 pieds de longueur, et la tour principale, qui est située à l'angle Sud-Ouest, est reculée de 16 pieds de l'alignement de cette façade et de celle du Sud. A l'angle Nord-Ouest, l'extrémité Nord de l'aile est aussi à 15 pieds en arrière de la ligne de front.

Le plancher du soubassement est partout beaucoup plus bas que la surface du terrain, et six des ouvertures pratiquées pour son éclairage sont entourées de tranchées d'enceinte séparées les unes des autres. A l'extrémité Nord, cette tranchée est continue.

La partie centrale de cette façade, sur une longueur d'environ 54 pieds, forme une saillie de trois pieds et a trois étages de hauteur. Le milieu (25 pieds) s'avance encore

de trois pieds jusqu'à l'alignement des tours angulaires, et correspond presque en longueur au porche du gouverneur-général, qui s'avance de 18 pieds en avant de l'alignement général, et forme le trait le plus saillant de cette façade.

Ce porche est principalement construit en pierre de taille. Il a trois ouvertures en arcades sur le coté Ouest, dont une forme la porte d'entrée. Les portes-cochères sont formées d'arcades sur les côtés Nord et Sud. A l'intérieur, le toit est à nervures croisées. Au-dessus de l'arcade de devant il y a un fronton dans lequel les armes royales sont laborieusement sculptées, et qui est surmonté par un couronnement en fer forgé.

Il y a de chaque côté de la porte d'entrée, sous le porche, une fenêtre qui sert à éclairer le vestibule, et de chaque côté de la saillie du milieu il y a deux fenêtres cintrées avec panneaux creusés au-dessous, au niveau du rez-de-chaussée.

Immédiatement au-dessus du toit du porche, il y a trois fenêtres combinées qui éclairent la chambre du gouverneur-général et une grande fenêtre de chaque côté, au premier étage. Au-dessus de celles-ci, il y a une grande fenêtre à réseau et deux autres plus petites.

Au niveau de la corniche, au-dessus du premier étage, deux arcs-buttants angulaires saillants partent de la principale partie centrale et s'élèvent jusqu'à la corniche supérieure. Ils sont couronnés de pinacles ouvragés. La maçonnerie du compartiment du milieu s'élève un peu plus haut et a une corniche plus légère, avec un petit fronton au centre, correspondant à l'arcade qui est au-dessus de la fenêtre à réseau dont il a été question plus haut. Le toit de ce compartiment est tronqué, mais pas aussi élevé que celui de la principale partie centrale, qui présente un contour semblable et est fort élevé au-dessus du toit de chaque côté. Ces toits ont des crêtes et des couronnements en fer forgé.

De chaque côté de cette partie centrale, il y a deux travées en retraite de 47 pieds, chacune desquelles est divisée en sept compartiments verticaux. Trois de ces derniers sont percés de fenêtres, dont deux au rez-de-chaussée, et une grande au-dessus, au premier étage. Au haut de ce premier étage règne une forte corniche d'où le toit s'élève jusqu'au niveau du faîte de la fenêtre centrale à réseau.

Ces travées sont flanquées de deux tours basses, d'environ 20 pieds de largeur de ce côté. Celle du Sud a deux fenêtres au rez-de-chaussée, avec panneaux creusés au-dessous, et une grande fenêtre à réseau immédiatement au-dessus de celles du premier étage, dont la pointe de l'ogive atteint le niveau de la grande corniche qui surmonte les travées. La maçonnerie s'élève d'environ six pieds plus haut que cette corniche, au-dessus de laquelle il y a un fronton central contenant deux petites fenêtres cintrées qui éclairent les mansardes formées dans les combles de la tour.

Celle du côté nord a deux fenêtres en ogive avec panneaux creusés au rez-de-chaussée, et deux ouvertures plus grandes à l'étage supérieur. Cette tour est construite de la même hauteur que la précédente, mais elle n'a pas de fronton central; il est remplacé par trois petites fenêtres cintrées, et la corniche du haut est semblable à celle qui surmonte les travées décrites plus haut.

De chaque côté de ces tours, il y en a deux autres. Celle qui est située à l'encoignure Sud-Ouest est, comme il a déjà été dit, la tour principale, qui forme le principal trait de cet édifice. Elle a environ 36 pieds carrés de base, et environ 13 pieds de sa partie centrale est en retraite, pour donner place à une grande fenêtre. De chaque côté de cette fenêtre les piliers s'élèvent verticalement depuis le niveau de la plinthe jusqu'à la ceinture de pierre qui entoure l'édifice, à la hauteur du bas des ouvertures du rez-de-chaussée. Depuis ce point, les piliers sont fortement chaperonnés en biseau et sont construits en pierre de taille jusqu'à la hauteur de la ceinture du bas des fenêtres du premier étage, au niveau de laquelle une arche double, de 21 pieds d'ouverture, s'élève jusqu'au dessus de l'enclave des fenêtres. Le faîte de l'arc de support ou supérieur est à peu près à la hauteur de la corniche principale des tours basses précédemment décrites.

Entre ces arches il y a un grand pan en pierre de taille, au milieu duquel se trouve un espace circulaire creusé, enrichi de sculptures.

De chaque côté de cet espace et des extrados de l'arche inférieure, il y a des panneaux moulurés et creusés. Dans le grand espace compris entre l'arche inférieure et la plinthe, il y a un groupe de trois fenêtres lancéolées enrichies à leur base de panneaux creusés; et cette partie de l'enclave qui entoure ces fenêtres est rempli de maçonnerie faite par assises irrégulières.

A partir de la ceinture supérieure, la tour s'élève verticalement à une hauteur d'environ 56 pieds au-dessus du terrain, et à cette hauteur se trouve une autre retraite en biseau, qui en réduit la largeur à trente pieds. De ce point, elle s'élève avec des pans perpendiculaires et des angles moulurés, à une hauteur d'environ 106 pieds, ou jusqu'à la base de la grande corniche.

Dans l'espace compris entre ces bandes ou ceintures horizontales, il y a, sur chacune des quatre faces de la tour, une grande fenêtre à réseau profondément renfoncée et chanfreinée, au-dessus de laquelle s'avance une forte moulure de chaperon à fronton, dont le faîte est orné d'un couronnement en fleur de lys, sculpté en pierre, et les extrémités de la moulure aboutissent à des figures grotesques.

De chaque côté de cette moulure il y a deux fenêtres circulaires, avec ouvertures en quatre-feuilles.

La grande corniche a une très forte saillie, et (y compris les petits gables qui en forment le membre inférieur) elle a dix pieds de hauteur. Du haut de la corniche, le toit tronqué s'élève à une hauteur de 34 pieds, et est éclairé par deux rangées de lucarnes de chaque côté. Ce toit est surmonté d'un couronnement en fer forgé, de 56 pieds de hauteur, dont la pointe est à 206 pieds au-dessus de la surface du terrain.

Au niveau du rez-de-chaussée de la tour du Nord-Ouest (qui a 23 pieds carrés), se trouve l'entrée de l'extrémité de l'édifice affectée au Conseil Exécutif. Il y a deux vitraux au-dessus de cette entrée, et une grande fenêtre à l'étage supérieur, semblable à celle du premier étage du corps principal de l'édifice.

Au-dessus de cette fenêtre se trouve une ceinture en pierre de taille horizontale, au niveau du membre inférieur de la corniche de l'aile Nord, d'où part une grande fenêtre à réseau. Au-dessus de celle-ci (et à une hauteur d'environ 61½ pieds du terrrain), il y a une retraite en biseau qui réduit la largeur de la tour à 21 pieds, et de ce point elle s'élève à une hauteur de 20 pieds, jusqu'au niveau de sa corniche. Dans chacune des quatre faces de la tour il y a un pignon à fronton qui entoure une fenêtre à réseau ornée de panneaux creusés à sa base. Le tout est recouvert d'un toit tronqué à pente raide, en ardoise, de 24 pieds 6 pouces de hauteur, surmonté d'une crête et d'un couronnement en fer forgé. La pointe de ce dernier est à 127 pieds au-dessus du niveau du terrain.

A la gauche de cette tour, l'on voit l'extrémité de l'aile Nord, dont la hauteur correspond à celle du corps principal de l'édifice. Cette extrémité est divisée en quatre compartiments verticaux, dans deux desquels sont percées quatre fenêtres au rez-de-chaussée, et deux plus grandes au-dessus.

An Sud de la grande tour, l'on voit le côté de la petite tour qui forme l'extrémité Ouest de la façade Sud, dont la base est cependant partiellement cachée par la saillie du grand perron extérieur qui conduit à l'entrée principale de cet édifice.

Dans cette extrémité, il y a deux fenêtres au rez-de-chaussée, et une grande ouverture au premier étage. Le toit est porté à la même hauteur que celui des petites tours déjà décrites.

Sur la façade Ouest l'on voit neuf cheminées. Les cheminées de ventilation (de 100 pieds de hauteur) qui se trouvent en arrière sont aussi visibles.

Elévation Sud.—Sur la plus grande partie de ce pan, les tranchées d'enceinte creusées pour l'admission de l'air sont continues, et le contour horizontal n'est brisé que par les saillies de deux petites tours angulaires, qui s'avancent de six pieds. L'une d'elles est située à l'extrémité Est, et l'autre près de l'extrémité Ouest, contiguë à la grande tour. Cette façade a environ 245 pieds de longueur et est divisée par des ceintures horizontales en pierre de taille, de la même manière que celle de l'élévation occidentale.

La grande tour est aussi le point le plus saillant de cette vue de l'édifice. Elle est en arrière de 16 pieds des parties voisines des murs, et offre la même apparence que celle déjà décrite, excepté qu'au lieu d'avoir une grande fenêtre au rez-de-chaussée, il y a une porte qui forme la principale entrée de l'édifice.

Cette entrée est moulurée et enjolivée, et dans l'arche qui se trouve immédiatement au-dessus de la porte, les armes canadiennes sont sculptées ; entre cette arche et l'arc de support inférieur, il y a des panneaux creusés.

Partant de la même ligne que les autres arches, au-dessus du premier étage de l'édifice, il y en a deux de différente hauteur, entre lesquelles sont deux panneaux creusés et un ornement circulaire sculpté.

L'on arrive à l'entrée par un large perron extérieur, sur chaque côté duquel il y a des murs d'appui, à couronnement en pierre de taille, et des piliers massifs surmontés de becs de gaz. A gauche (mais à 48 pieds au Nord) se trouve la petite tour Sud-Ouest, dans la façade de laquelle il y a deux fenêtres au rez-de-chaussée et deux autres au premier étage.

A droite, et contiguë à la grande tour, se trouve l'une des petites tours déjà mentionnées. Elle a une façade de 30 pieds ; et au rez-de-chaussée, il y a deux fenêtres avec des panneaux creusés au-dessous. Au-dessus de ces fenêtres, au premier étage, il y a une grande fenêtre à réseau, divisée en trois compartiments verticaux, dont le faîte est au niveau de la grande corniche. Il y a un pignon sur le devant de cette tour, avec deux petites fenêtres ogivales, placées au-dessus de la grande fenêtre à réseau sus-mentionnée. Cette tour est exactement de la même hauteur que la petite tour Sud-Ouest de la façade occidentale.

La tour angulaire de l'extrémité Est a aussi 30 pieds de largeur et la même hauteur que la précédente. Elle a deux fenêtres en ogive au rez-de-chaussée, avec un arc-buttant entre elles et deux au premier étage, correspondant en hauteur à la généralité de celles de de cette élévation. Sur son toit tronqué, il y a aussi un pignon à fronton et deux fenêtres ogivales.

Dans cette partie de la façade Sud comprise entre ces tours, et mesurant 135 pieds de longueur, il y a une autre porte d'entrée, à laquelle on arrive par un perron extérieur, avec arcs-buttants et piliers pour becs de gaz de chaque côté. Cette porte d'entrée est construite dans une retraite d'environ dix pieds de largeur, qui s'élève jusqu'à l'étage supérieur ; elle est à double arcades, avec fenêtre en éventail entre les arcs. Au premier étage, immédiatement au-dessus, il y a une grande fenêtre à réseau et à gros meneaux, avec quatre ouvertures verticales, dont les arcs de support au-dessus partent du même niveau que ceux des fenêtres du premier étage. Le faîte de cette arche s'élève au-dessus du niveau de la grande corniche, et un espace central de 25 pieds de largeur s'élève jusqu'à la hauteur des tours angulaires pour recevoir sa partie supérieure.

De chaque côté de la partie centrale il y a six fenêtres lancéolées au rez-de-chaussée, et trois grandes fenêtres en ogive au premier étage.

A l'extrémité Est de cette façade se trouve situé l'aile du département de l'agriculture, au-dessus de l'entrée duquel il y a une tour de même hauteur et de même dessin que la tour angulaire Nord-Ouest de l'élévation Ouest ; l'on y voit aussi le côté du perron d'entrée de cette aile.

Cette extrémité de l'édifice domine la partie Est de la ville et a été terminée d'une manière égale, sous tous les rapports, à toute autre partie de l'édifice.

L'on voit neuf cheminées sur la façade Sud, et les deux cheminées de ventilation, placées en arrière, sont aussi visibles.

DISPOSITION INTÉRIEURE.

L'entrée principale se trouve, ainsi qu'il a déjà été dit, sous la grande tour, située à l'angle Sud-Ouest de l'édifice. L'on y arrive par un perron extérieur de 24 pieds de largeur, au haut duquel il y a un palier de 24 par 16 pieds. Immédiatement au bas de la porte il y a deux marches, dans les contre-marches desquelles sont placées des panneaux de verre horizontaux, qui servent à éclairer une partie du soubassement. Le vestibule occupe l'espace (de 24 pieds carrés) compris dans l'intérieur de la tour, et est construit de tous côtés en moëllons de pierre meulière frottée.

Le plafond est une voûte à nervures croisées avec cintre, pendentif et encorbellements de sommier sculptés. Le centre de la voûte est à environ 43½ pieds au dessus du parquet. Autour du vestibule, au niveau du premier étage, règne une galerie en pierre, de 4 pieds de largeur, supportée par seize consoles décoratives en fer forgé—quatre de chaque côté—surmontées d'un bras de fer forgé. Le parquet est en tuiles encaustiques posées sur ciment. En face de la grande porte, il y a une entrée moulurée à cintre arrêté, dans laquelle il y a des vitraux de côté et en éventail, et à laquelle on arrive par deux marches ; elle ouvre sur le corridor qui longe le milieu de la façade Ouest. Une porte semblable avec marches, etc., ouvre sur le corridor qui court au milieu de la façade Sud. Le vestibule est éclairé par une grande fenêtre à réseau que l'on voit dans l'élévation Ouest de la tour.

Au niveau de la galerie il y a des portes à peu près semblables ouvrant sur les corridors, immédiatement au-dessus de celles du rez-de-chaussée. Tous les corridors ont 9½ pieds de largeur.

En avançant du vestibule vers l'aile Est, par le corridor Sud, à droite, l'on rencontre deux piliers et trois arcades qui supportent le mur supérieur. Deux des ouvertures entre les piliers forment une entrée sur l'espace (de 24 pieds carrés) occupé par l'escalier principal. Au-dessus, il y a des piliers et des arcades semblables au premier étage. L'escalier est suspendu, a 5½ pieds de largeur, et part du pied du pilier Est. Il monte le long du mur Est et a un palier à mi-hauteur qui traverse jusqu'au mur Sud ; il est supporté par un écran en pierre de taille, formé de trois colonnes et de quatre arcades moulurées. A partir du palier, il suit le mur Ouest jusqu'au premier étage. Les escaliers et paliers sont entourés de balustrades décoratives en fer forgé, et ont un gros bras de chêne qui part d'une grosse vis d'escalier à la base et aboutit à l'un des piliers des arcades du premier étage.

Cet espace est parqueté en tuiles encaustiques, ainsi que la partie du corridor qui y est contiguë. Dans le mur Sud du rez-de-chaussée, il y a deux fenêtres à têtes carrées, que l'on voit à travers l'écran de pierre de taille ci-dessus mentionné ; et sur le côté Ouest il y a aussi deux fenêtres. Au-dessus de celles-ci, au premier étage, il y a de grandes fenêtres à réseau, qui sont toutes remplies en verre diapré, excepté les ouvertures circulaires de la tête, qui sont en verre de plusieurs couleurs.

Le plafond est à 35 pieds 6 pouces au-dessus du parquet, et une corniche en plâtre enjolivée court tout autour.

L'escalier et le vestibule forment l'un des traits les plus agréables de l'intérieur de cet édifice.

L'alignement du corridor Sud est brisé par quatre arcades moulurées, qui partent de pilastres construites dans le pan des murs.

Les trois chambres de droite, au-delà de l'escalier, et toutes celles de gauche, sont occupées par la division de l'audition du département des finances.

A la suite de celles de la droite se trouvent l'entrée du milieu et le petit vestibule avec marches jusqu'au corridor. Au devant de cette entrée, il y a trois arcades qui font face à un escalier conduisant au premier étage et au soubassement.

Les chambres situées sur la façade Sud, entre cette entrée et l'extrémité Est de l'édifice, et les trois chambres de la gauche, sont occupées par le département du receveur-général, la chambre du ministre se trouvant dans l'angle Sud-Est. En face de cette chambre il y a un escalier (de 19 pieds 6 pouces par 21 pieds 6 pouces) auquel on arrive aussi par un vestibule (de 18 par 14 pieds), éclairé par des vitraux en éventail et de côté, formés en pierre de taille, sous la tour du département de l'agriculture. Cet escalier conduit au premier étage et descend aussi au soubassement.

Les deux grandes chambres qui font face à l'Est, au-delà de cet escalier, sont occupées par le département de l'agriculture. Celles qui ouvrent vers l'Ouest sont rattachées au département du receveur-général, et l'on y arrive par un petit corridor courant au Nord.

En partant de l'extrémité Sud du corridor Ouest, la première chambre à gauche est celle du ministre des finances, et toutes les chambres (au nombre de quatre de chaque côté), jusqu'à l'entrée du gouverneur-général, sont occupées par le département des finances. Le vestibule de cette entrée a 19 pieds par 25, et vers son milieu il y a trois marches qui font arriver au niveau du rez-de-chaussée. La porte qui donne sur le corridor est surmontée d'un vitrail en éventail, et a des vitraux de côté. En face, il y a deux piliers d'où partent trois arcades. Les ouvertures des arches conduisent à un escalier qui monte au premier étage et aux combles. Sous l'escalier, au niveau du rez-de-chaussée, il y a une porte qui conduit à la chambre de bain du gouverneur-général.

Entre cette entrée et celle qui conduit à la Salle du Conseil, les chambres de chaque côté du corridor (au nombre de dix) sont occupées par les bureaux des douanes et de l'accise.

L'entrée du Conseil Exécutif a un vestibule de 17 pieds carrés, sous la tour Nord-Ouest, et la porte du corridor a des vitraux en éventail et de côté. En face de cette porte, il y a aussi trois arches moulurées et chanfreinées, semblables à celle décrites plus haut.

Au-delà, les six apartements de l'aile Nord sont occupées par le département du régistraire provincial.

La ligne du corridor Ouest est brisée par des piliers et des arcades, de la même manière que celle de la façade Sud.

Dans le soubassement, des passages sont aussi construits sous les corridors du rez-de-chaussée, et la division des chambres est presque partout semblable à celle des étages supérieurs.

Les chambres qui bordent les façades Sud et Ouest sont occupées par les messagers et les concierges des bureaux. Celles de derrière servent de voûtes pour les archives et à d'autres usages.

Il y a quatre entrées qui donnent sur le soubassement en arrière de cet édifice, et il y a des tranchées d'enceinte continues ou séparées qui y donnent accès, et qui servent à l'admission de l'air et de la lumière.

Les divisions des chambres du premier étage sont aussi semblables à celles du rez-de-chaussée, et les murs des corridors sont élevés de la même manière. En partant de la galerie qui entoure le vestibule et en avançant à l'Est, le premier vide est celui du grand escalier déjà décrit. Les six chambres suivantes, à droite, sur la façade Sud, et les sept chambres de gauche, vis-à-vis, sont affectées au département du secrétaire provincial.

Au-dessus de la porte d'entrée Sud de cet étage, il y a une grande fenêtre à réseau et à quatre compartiments verticaux vitrés en verre diapré. Les ouvertures circulaires qui les surmontent sont ornées de verre de couleur. En face de cette fenêtre se trouve le palier de l'escalier, qui est éclairé par une fenêtre à réseau pratiquée dans le mur Nord de l'édifice.

L'extrémité et l'aile de l'Est sont occupées par les chambres du bureau de l'agriculture. La chambre du ministre est située à l'angle Sud-Est. Il y a à l'extrémité Nord de cette aile une grande chambre destinée à recevoir les modèles d'inventions, mais aujourd'hui occupée par des employés du bureau. Elle a 53 pieds par 31, et est éclairée par une grande fenêtre de travée à réseau à son extrémité Est. A l'extrémité Ouest, il y a aussi une grande fenêtre à réseau, et deux fenêtres dans le mur Nord.

Le plafond est à 22½ pieds de hauteur et est entouré d'une grosse corniche. Dans la chambre qui se trouve entre celle-ci et l'escalier, à l'extrémité Est, qui a 28 pieds par 18½, il y a aussi une grande fenêtre à réseau sur la façade Est. On arrive à la chambre des modèles par un étroit passage qui conduit à la gauche du grand corridor ; la ligne de ce dernier est brisée par quatre arcades et piliers. En partant de l'extrémité Sud du corridor Ouest et avançant au Nord, la grande chambre de gauche est celle du procureur-général Ouest, et les deux chambres qui y touchent sont celles de son assistant et des employés. Du côté opposé, il y a un appartement pour le solliciteur-général et une salle d'attente.

De chaque côté du corridor, jusqu'au côté nord de l'escalier de cette façade, sont les chambres de Son Excellence le gouverneur-général et son état-major.

La chambre de Son Excellence est immédiatement au-dessus du vestibule et est éclairée par trois fenêtres ogivales donnant sur le quadrangle. Au nord de celle-ci se trouve la chambre des aides-de-camp. L'escalier est éclairé par une fenêtre à réseau, vitrée en verre diapré et ornée de verre de couleur.

Les cinq chambres suivantes de la façade Ouest, jusqu'à et y compris la tour Nord-Ouest, sont occupées par le procureur et le solliciteur-général Est, et les employés du département en loi de la couronne. Les quatre chambres de droite, jusqu'à l'escalier de l'extrémité Nord, sont occupées par les employés du Conseil Exécutif.

Tous les appartements de l'extrémité et de l'aile Nord sont affectés au Conseil Exécutif. Cependant, le corridor Ouest se prolonge jusqu'au mur Nord, et la dernière porte de droite ouvre sur la chambre du président du Conseil. Au sud de cette chambre, il y a un petit corridor qui s'avance à l'Est. La première chambre de gauche de ce corridor est celle de l'assistant-greffier ; la suivante est celle du greffier, et l'angle Nord-Est est occupé par la salle du Conseil, qui a 30 pieds par 21. Le plafond de cette salle a 17 pieds de hauteur et est entouré d'une forte corniche moulurée et enjolivée.

Tout l'attique de la façade Sud, auquel on arrive par un escalier pratiqué à l'extrémité Est, est rattachée au bureau de l'agriculture. Cette salle, qui a environ 160 pieds de longueur, 35 de largeur, et 19 pieds de hauteur, est disposée pour en faire une chambre des modèles. Il y a aussi quatre chambres à l'extrémité Est, pour les employés du recensement et autres. Au-dessus de trois d'entre elles, il y a d'autre chambres qui servent aux mêmes fins.

Au-dessus de la chambre de Son Excellence, il y a une grande fenêtre à réseau avec trois travées ; elle éclaire la chambre centrale des trois qu'occupe le concierge sur la façade Sud ; il en occupe une autre en arrière.

Ce sont là toutes les chambres occupées dans cet édifice au-dessus du rez-de-chaussée. Dans la grande tour, un escalier en fer conduit du niveau des mansardes au toit.

Il y a trois rangées de cabinets d'aisance et d'urinoirs : l'une en face de l'entrée Sud, une autre en face de l'entrée du centre Ouest, et la troisième en face de l'entrée du Conseil Exécutif. L'on y arrive par les escaliers. Il y a aussi un cabinet d'aisance dont l'entrée est en côté du corridor qui conduit à la salle du Conseil Exécutif.

Les parquets du rez-de-chaussée, du premier étage et des mansardes sont formés de solives en fer laminé, d'une épaisseur proportionnée à la longueur de leur portée. Sur le rebord inférieur des supports, des madriers sont posés transversalement, pour recevoir une couche de béton qui a généralement douze pouces d'épaisseur. Ainsi, l'on peut regarder l'édifice, à l'exception du toit, comme étant à l'épreuve du feu.

Les planchers des chambres sont en pin, posé par planches étroites sur des tringles incrustées dans le béton. Les plinthes sont aussi en pin.

Le parquet des corridors est partout en ciment de Portland, posé sur un fond semblable de solives en fer laminé et de béton, excepté les parties qui font face au grand escalier de l'entrée du gouverneur-général, qui sont en tuiles encaustiques, posées sur ciment. Les vestibules de toutes les entrées des façades sont aussi parquetés de tuiles encaustiques.

Les passages du soubassement ont des parquets en ciment de Portland, posé sur béton, et les chambres occupées ont aussi des parquets en ciment.

Les chambres ont généralement des cheminées, des grilles et des foyers, et des manteaux de cheminée en grès, moulurés et formés par des arches en ogive. Dans les chambres des ministres, les manteaux de cheminées sont en marbre d'Arnprior poli, et dans la chambre du gouverneur-général, la salle du Conseil Exécutif et la salle des modèles, ils sont en grès avec ornements sculptés.

Des corniches en plâtre courent tout autour des chambres, des corridors, etc. Les plinthes de ces derniers sont en ciment de Portland, coupées aux registres, aux saillies et aux retraites.

Les portes extérieures sont en chêne et ont des pentures décoratives en fer forgé. Les ouvrages de menuiserie de l'intérieur sont principalement en pin, recouvert de quatre couches de peinture à l'huile. Les architraves des portes, etc., sont généralement unies, excepté dans quelques unes des chambres les plus importantes, où on y a ajouté une moulure cordée. Les fenêtres ont des double-châssis, dont la moitié inférieure est pendue. Cette disposition évite la nécessité de les enlever durant l'été, excepté lorque les meneaux et côtés sont en pierre.

Les chambres sont garnies de lave-mains à dessus de marbre, robinets argentés, etc.

Le bâtiment des chaudières est située en arrière de l'angle formé par les façades Sud et Ouest. On peut y arriver par le soubassement, et il a aussi une entrée extérieure en arrière de l'édifice.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

Elévation Sud.—Cette façade a 277 pieds de longueur. A droite, l'extrémité de la façade Ouest, de 40 pieds de largeur, est retirée d'environ 16 pieds de l'alignement général. L'élévation proprement dite (de 237 pieds de longueur) est flanquée de deux tours angulaires, chacune montrant une largeur de 20 pieds. Attenantes à ces tours, il y deux parties saillantes, de 25 pieds de largeur, qui s'avancent de 6 pieds au-delà de la ligne de façade de l'édifice. Le corps principal (147 pieds) a une tranchée d'enceinte continue, et au centre se trouve la principale porte d'entrée, avec petits arcs-buttants de chaque côté. On y arrive par un perron extérieur au bas duquel sont placés des piliers en pierre de taille pour becs de gaz. Au-dessus de cette porte il y a deux arcades en ogive de différente portée, dont l'espace intermédiaire est formé en éventail, au-dessus duquel s'avance un balcon enjolivé, supporté par des encorbellements. Il y a au premier étage une grande fenêtre à réseau, divisée en quatre compartiments verticaux, avec une ouverture circulaire au-dessus. L'arche qui surmonte cette fenêtre s'élève jusqu'à la hauteur de la grosse corniche du corps principal de l'édifice.

A cet endroit, et sur une largeur de 28 pieds, le mur s'élève de six pieds plus haut et est couronné d'une corniche enjolivée. Le toit est à pente raide, de forme tronquée, et plus haut que les toits voisins, ce qui donne à cette partie de l'édifice l'apparence d'une tour.

De chaque côté de la porte du centre, il y a une fenêtre simple et trois fenêtres à meneaux au rez-de-chaussée, et quatre grandes fenêtres à simple ouverture, immédiatement au-dessus, au premier étage. Cette partie se relie aux saillies mentionnées plus haut, dans chacune desquelles il y a une fenêtre double au rez-de-chaussée, et immédiatement au-dessus une grande fenêtre à réseau, divisée en trois ouvertures verticales. Le faîte de l'arc de support de cette dernière est un peu plus haut que la grande corniche.

A cet endroit, la corniche est en forme circulaire et a une clé de voûte décorative, avec un couronnement en fer forgé au-dessus de sa ligne supérieure. Les toits de ces saillies ont la même forme que celui du compartiment central, mais ne sont pas tout à fait aussi élevés.

Les tours angulaires ont 23 pieds carrés, et s'élèvent verticalement jusqu'à une hauteur d'environ 66 pieds au-dessus du terrain, point auquel elles ont une retraite avec chaperon en biseau, qui en réduit la largeur à 21 pieds.

Au rez-de-chaussée de la tour occidentale, il y a une porte cintrée étroite, avec un perron extérieur à gradins qui y conduit, arrangé de la même manière que celui de l'entrée principale. A l'égalité du dessous de la grande corniche, la tour est divisée par une ceinture en pierre de taille, entre laquelle et la retraite chaperonnée il y a une fenêtre à réseau à deux ouvertures verticales. Plus haut, à droite et à gauche de cette arche, il y a deux petites fenêtres circulaires avec ouvertures en quatre-feuilles. Au-dessus de la retraite les murs s'élèvent verticalement jusqu'à la corniche de la tour, et sur les quatres faces de celle-ci il y a des pignons à fronton et des fenêtres à réseau. Le toit est de forme tronqué et orné de crêtes et couronnements en fer forgé. La hauteur de la tour est de 127 pieds.

Il n'y a pas d'entrée dans la tour de l'Est, mais au rez-de-chaussée il y a deux fenêtres lancéolées. Au-dessus de cet étage, elle offre le même aspect que celui de la tour de l'Ouest qui vient d'être décrite—à l'exception que sur le côté nord il n'y a pas de fenêtre à réseau, mais qu'une grande cheminée s'élève jusqu'au-dessus du niveau de la corniche.

Dans l'extrémité Sud de la façade Ouest, il y a une porte d'entrée avec perron à gradins, etc., semblable à celle de la tour occidentale, et il y a une fenêtre à la gauche de cette entrée, au rez-de-chaussée; au-dessus il y a deux grandes fenêtres. Le toit de cette partie est au même niveau que celui de la partie centrale de la façade Sud.

Six cheminées sont visibles sur cette façade, ainsi qu'une partie de la cheminée de ventilation en arrière.

Faisant face à l'Ouest et aux chutes de la Chaudière, il y a une aile (de 72 pieds de longueur), à l'angle Nord-Ouest de laquelle il y a une petite tour octogone, qui forme un trait saillant de cette vue de l'édifice.

FAÇADE EST.

Il y a neuf tranchées d'enceinte séparées les unes des autres sur cette façade, qui a 220 pieds de longueur; 23 pieds de l'extrémité Est en sont occupés par un côté de la tour angulaire, qui s'avance en avant de la façade Sud. Les 197 pieds restant sont flanqués de chaque côté par deux pans de 24 pieds de longueur, qui avancent aussi de six pieds en avant de l'alignement général.

Au centre se trouve une saillie de 3 pieds, de 47 pieds de longueur, et au milieu de cette saillie, il y en a une seconde, de 25 pieds de longueur, qui s'avance à 6 pieds plus loin, et qui est en ligne avec les saillies des angles mentionnées plus haut.

Les parties en retraite de la façade du côté Nord mesurent 54 pieds, et 50 pieds sur le côté Sud.

Au milieu, il y a un porche d'entrée à nervures croisées, supporté sur des piliers, avec une arcade en avant, dans lequel sont des degrés qui montent jusqu'à la porte. Ce porche a de petites arcades sur les côtés Nord et Sud, pour l'admission de la lumière, et au-dessus de l'arcade centrale il y a une corniche et un pignon à fronton dans lequel sont sculptés les armes royales. Immédiatement au-dessus de la porte, il y a une grande fenêtre à réseau, à trois ouvertures verticales, dont l'arc de support part du même niveau que les fenêtres du premier étage et s'élève jusqu'à la hauteur du dessous de la corniche principale. La maçonnerie de la partie centrale s'élève à sept pieds plus haut que cette ligne, et il y a ensuite une corniche avec pignon à fronton qui entoure une fenêtre double au troisième étage. Le toit de cette partie est de forme tronquée et s'élève à 14 pieds au-dessus du niveau du toit principal.

La saillie de 47 pieds de longueur (qui embrasse celle qui vient d'être décrite) a une fenêtre de chaque côté au rez-de-chaussée, et une autre au-dessus de chacune d'elles. Sa corniche est au même niveau que celle de la retraite, mais possède de plus des rangées de petits gables. Le toit en est aussi tronqué et s'élève à une hauteur de 8 pieds au-dessus du toit principal.

Les retraites, qui forment la partie principale de cette façade, ont chacune six fenêtres disposées par paires, au rez-de-chaussée, et trois fenêtres plus grandes au-dessus, au premier étage.

Les saillies des angles, de 24 pieds de longueur, présentent une élévation exactement semblable a celle qui a été décrite pour les saillies de la façade Sud. Six cheminées sont visibles sur cette élévation, et l'on voit aussi les deux cheminées de ventilation en arrière.

Les contours de cet édifice ne sont pas aussi irréguliers que ceux de l'édifice de l'Est, mais il occupe une position plus élevée et commande, du côté Ouest, une magnifique vue de la rivière Outaouais et des chutes de la Chaudière.

DISPOSITION INTÉRIEURE.

Ainsi qu'il a déjà été dit, l'entrée centrale de la façade Sud est précédée d'un perron extérieur à degrés. Ce perron conduit à un vestibule (de 20 pieds par 12) dans lequel il y a quatre marches qui s'étendent sur toute sa largeur ; il est parqueté en tuiles encaustiques, posées sur ciment. A droite, il y a une porte d'une chambre occupée par le département des travaux publics. La porte qui donne sur le corridor est surmontée et flanquée de vitraux, et immédiatement en face, il y a deux piliers et trois arches placés au-devant d'un escalier qui conduit au premier étage, aux mansardes et au soubassement.

Ce corridor a 9½ pieds de largeur et s'étend tout le long du centre de la façade Sud ; il se continue aussi le long du milieu de la façade du quadrangle et du côté Est de l'aile Ouest. Ces corridors sont éclairés par des fenêtres pratiquées à leurs extrémités, et leur alignement est brisé par quatre arcades sur la façade Sud, et trois sur la façade du quadrangle.

A partir de l'entrée centrale Sud, du côté Ouest, les deux premières chambres de gauche et une chambre de droite sont occupées par le département des travaux publics ; la seconde chambre de droite est affectée aux commissaires des chemins de fer, et le reste des chambres de l'extrémité Ouest et toutes celles de l'aile Ouest (au nombre de douze) sont affectées au département de la milice.

En avançant à l'Est du même point de départ, les deux premières chambres qui ouvrent en côté du corridor, à droite, sont occupées par les travaux publics ; les deux suivantes le sont par le département des sauvages; et les cinq chambres de gauche sont occupées par la division des pêcheries du département des terres de la couronne et par le département des sauvages.

Il y a aussi des portes d'entrée extérieures sur cette façade, aux angles Sud-Est et Sud-Ouest. On y arrive par des perrons extérieurs, mais on s'en sert rarement pour entrer dans l'édifice.

Toutes les chambres du rez-de-chaussée, des deux côtés du corridor qui longe la façade du quadrangle (au nombre de vingt), sont affectées au département des postes,—la chambre du maître-général des postes se trouvant à l'angle Nord-Est.

Au centre de la façade Est, se trouve un vestibule à l'entrée (de 26 pieds par 12), dans lequel il y a trois marches qui le traversent sur toute sa largeur. Au haut de ces marches se trouve une porte, avec vitraux de côtés et en éventail, et en face il y a des piliers et des arcades, et un escalier en retour semblable à celui de la façade Sud, qui conduit au premier étage, aux mansardes et au soubassement.

Dans le soubassement, des passages correspondent aux corridors du rez-de-chaussée ; les chambres de l'arrière sont aussi semblables à celles de l'étage supérieur. Sur les devants, les voûtes calorifères occupent une partie de l'espace et diminuent la grandeur des chambres, auxquelles on n'a accès qu'à des endroits situés en face des escaliers et aux extrémités des passages.

Ces chambres sont principalement occupées par les concierges des différents départements et comme magasins. Les parquets sont partout en ciment de Portland posé sur

béton. Il y a trois entrées extérieures en arrière de l'édifice, précédées de degrés qui descendent dans les tranchées d'enceinte qui bordent une grande partie du pan de derrière de l'édifice.

Le bâtiment des chaudières est situé dans l'angle formé par les pans de derrière des ailes Est et Sud. Il en sera parlé plus au long sous le titre de " chauffage et ventilation."

Au premier étage, les corridors sont situés immédiatement au-dessus de ceux du rez-de-chaussée, et leur alignement se trouve aussi brisé par des arcades semblables. Les ouvertures pratiquées pour les escaliers sont aussi semblables à celles du bas.

La partie située à l'Ouest de l'entrée centrale du Sud, ainsi que les chambres de l'aile Ouest, sont occupées par le département des travaux publics. Ces appartements sont au nombre de 16, et celui du ministre est au milieu de l'aile Ouest.

La façade Sud, à l'Est de l'entrée en question, ainsi que toute la façade Est, contenant 31 chambres, ont jusqu'ici été occupées par le département des terres de la couronne. Au milieu de la façade Est, il y a un palier de l'escalier qui vient d'en bas et qui est continué jusqu'aux mansardes.

Il y a deux rangées de cabinets d'aisance et d'urinoirs, auxquels on arrive par une porte pratiquée sur le palier central des escaliers.

Les mansardes de cet édifice ont été disposées de manière à en faire des salles de dessin, et sont éclairées par une suite de vitraux placés sur les parties aplaties du toit. Les deux salles de la façade Sud, qui mesurent respectivement 86 par 33 pieds et 85 par 33 pieds, sont occupées par le département des travaux publics, et celles de la façade Est (de 66 pieds par 34 et 63 pieds par 34) ont été employées jusqu'ici par le département des terres de la couronne.

Il y a aussi des chambres dans les tours des angles Sud-Est et Sud-Ouest dont les planchers sont de quelques marches plus bas que les mansardes.

Vis-à-vis le palier de l'escalier de l'entrée centrale Sud, il y a un escalier étroit qui conduit aux chambres photographiques attachées au département des travaux publics. Elles sont situées dans un compartiment de derrière, dans la partie la plus élevée des combles, et la chambre d'opération est pourvue d'un grand abat-jour.

Les fenêtres à réseau pratiquées dans les saillies des angles et de chaque côté des portes d'entrée, tant au rez-de-chaussée qu'au premier étage, sont vitrées en carreaux à losange.

Les parquets du rez-de-chaussée, du premier étage et des mansardes sont formés de solives en fer laminé et de béton, avec planchers en pin dans les chambres ; ceux des corridors sont en ciment de Portland. Les vestibules sont carrelés de tuiles encaustiques, et les chambres ont généralement des cheminées avec manteaux, des lavemains, plinthes, portes, fenêtres et corniches semblables à ceux qui ont été décrits pour l'édifice de l'Est.

Les principaux escaliers des deux édifices sont en grès bleu d'Ohio frotté. Ils ont 5 pieds de largeur ; les extrémités en sont arrêtées à clé dans les murs latéraux, et les marches ont des lauzoles moulurées. Elles sont enclavées l'une dans l'autre, et leur dessous présente une surface unie correspondant à l'inclinaison de la rampe. Les balustres sont en fer forgé ouvragé, et supportent de gros bras en chêne, qui aboutissent aux piliers. On les désigne généralement sous le nom " d'escaliers suspendus."

Les deux édifices sont pourvus de voûtes de sûreté pour la conservation des documents importants.

La charpente des toits est en bois recouvert de planches embouvetées ; les parties qui sont en pente sont couvertes d'ardoise disposée en bandes de différentes couleurs. Les parties plates sont couvertes en tôle galvanisée posée sur des rouleaux ; et les noues, angles et noquets sont de plomb en feuille. Sur le faîte des toits il y a des rangées de crêtes décoratives en fer forgé, et des couronnements surmontent aussi toutes les tours, les pignons, les lucarnes, etc. Ces derniers sont peints en bleu foncé, et les pointes en sont dorées.

CHAUFFAGE ET VENTILATION.

Le mode de chauffage adopté dans tous les édifices est celui de la vapeur produite dans des chaudières situées vers le centre de chaque édifice, et appliqué généralement d'après le système des " voûtes calorifères."

L'on peut le décrire brièvement en disant qu'il consiste en une série de canaux et conduits pour l'admission de l'air extérieur, au-dessus desquels sont construites, dans l'intérieur des édifices, des voûtes pour les tuyaux à vapeur qui partent des chaudières. L'air entre dans ces voûtes par les couverts percés des conduits, est chauffé par des serpentins de tuyaux à vapeur, et passe ensuite par des ouvertures pratiquées sur le dessus des voûtes dans les différentes chambres, etc. Les deux Chambres législatives et le corps principal des édifices du parlement, à l'exception du grand vestibule et des chambres placées immédiatement au-dessus, sont chauffés d'après ce système. Ces dernières, ainsi que le vestibule et les deux ailes, sont chauffés par le dégagement direct du calorique des serpentins de tuyaux à vapeur, placés dans les corridors et les différents appartements. Les deux autres édifices sont aussi chauffés d'après le système des voûtes calorifères, excepté dans quelques chambres, où l'on a jugé utile de placer des serpentins de tuyaux pour chauffer par dégagement direct. C'est aussi de cette manière que les mansardes sont chauffées.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les principaux conduits qui servent à l'admission de l'air frais dans cet édifice sont comme suit : Un canal de prise d'air part d'une bouche ouverte sur le sommet de la côte, du côté occidental du terrain, et passe immédiatement en arrière des ailes et au centre de l'édifice jusqu'à une autre bouche qui donne sur le bord du ravin du côté Est, parcourant une distance de 840 pieds.

Un autre canal partant d'une bouche située sur le devant de la terrasse, se dirige au Nord à travers le centre de l'édifice jusqu'au sommet de la côte, en arrière de la bibliothèque, et parcourt une distance de 540 pieds.

Parallèlement à ce canal, et à environ 90 pieds de chaque côté, il y en a deux autres, dont l'un est en ligne avec le côté Ouest de la Chambre des Communes, et l'autre en ligne avec le côté Est de la Chambre du Sénat.

Ces derniers sont prolongés au Nord depuis leur raccordement avec le grand canal qui va de l'Est à l'Ouest, jusqu'au sommet de la côte. La longueur moyenne de chacun d'eux est d'environ 350 pieds. L'on voit donc qu'il y a six ouvertures pour l'admission de l'air extérieur dans cet édifice.

Le fond de ces canaux a une pente extérieure depuis l'édifice jusqu'à leurs extrémités respectives. Ceux des côtés Est et Ouest, en ligne avec les Chambres, ont chacun une superficie de section de 6 par 3 pieds, à l'endroit où ils entrent dans l'édifice, et à leurs extrémités extérieures ils ont une superficie de 6 par 6 pieds. Le canal central, entre le sommet de la côte et le bâtiment des chaudières, a une superficie minimum de 10 par 3, et mesure 10 par 6 pieds à son embouchure Nord. A l'extrémité Sud, il a environ 9 pieds par 4, et est divisé en deux parties jusqu'à la façade de l'édifice. A peu de distance de la bouche de la terrasse, il y a un embranchement de chaque côté qui court diagonalement jusqu'à l'angle formé par les ailes et la partie centrale de l'édifice. D'autres conduits se relient à ceux-ci et suivent les murs des deux Chambres, de la chambre de lecture, etc., et sont rejoints par un autre sous la galerie de peinture. Il y a aussi des conduits de 4 pieds de largeur le long des passages et autour des cours des ailes, qui croisent les canaux principaux en différents endroits, et plusieurs embranchements moins considérables partent des premiers.

Il y a encore un canal transversal qui passe sous le centre de la bibliothèque, et qui relie ceux qui vont du Nord au Sud. Tous ces canaux et conduits sont au-dessous du niveau du parquet du soubassement.

La longueur totale de ceux qui se rattachent à cet édifice est de 4,220 pieds, ou environ quatre cinquièmes de mille. Sur cette longueur, il y en a 2,611 pieds dans l'intérieur. Les murs de tous ces canaux sont parementés en pierre de taille. Les parties qui se trouvent en dehors des édifices sont voûtées ; à l'intérieur, ils sont recouverts de dalles percées pour l'admission de l'air.

Les bouches du sommet de la côte sont terminées en pierre de taille et ont des grillages en fer forgé.

Bâtiments des chaudières.—La cour centrale, qui a 74½ pieds par 68, est occupée par le bâtiment des chaudières, dont le parquet est enfoncé de 10 pieds au-dessous du soubassement, et dont le niveau du toit est de 4 à 7 pieds au-dessous des alléges des fenêtres du

rez-de-chaussée. Il mesure 17½ pieds de hauteur et est divisé en deux compartiments par 6 piliers et 7 arcades, construits dans le but de supporter un chemin à rails plats, sur lequel est apporté le combustible, que l'on dépose à proximité des fournaises.

Ce chemin a 8 pieds de largeur et occupe, avec les murs latéraux, un espace de 11 pieds. Le toit est supporté par trois poutres d'assemblage dans la division Sud, et par une poutre portant sur quatre piliers en pierre dans le compartiment Nord. Il est formé de solives de fer laminé, avec planches transversales pour retenir une couche de béton de 12 pouces d'épaisseur. Des tringles de 3 × 3 pouces y sont placées pour recevoir le revêtement du toit, qui est couvert en tôle galvanisée posée sur rouleaux.

La lumière arrive dans le bâtiment à travers quatre abat-jour, exhaussés dans des cadres de fer, et par une série de fenêtres pratiquées dans les murs latéraux du chemin à rails plats.

Pour empêcher la couverture en tôle d'être endommagée, et pour faciliter l'enlèvement de la neige qui tombe des toits voisins, elle est revêtue de madriers; les abat-jour sont protégés de la même manière.

La cheminée d'appel et de fumée, destinée à entretenir la ventilation inférieure, est située au centre, à l'extrémité Nord. Elle a 15 pieds carrés à sa base et s'élève à une hauteur de 155 pieds.

L'ouverture intérieure, de 9 pieds par 9, contient deux tuyaux à fumée construits en plaques de tôle de fer à chaudières; ils ont chacun 21 pouces de diamètre et sont assujettis au moyen de traverses de fer. Les murs du bâtiment des chaudières, les piliers du chemin à rails plats, et la cheminée, jusqu'à une hauteur d'environ 20 pieds, sont en moëllons de pierre calcaire piquée.

A l'extrémité Nord, il y a six chaudières (*Cornish boilers*), trois de chaque côté de la cheminée. Elles ont chacune 20 pieds de longueur et 5 pieds de diamètre, sont construites en briques et pourvues de devantures en fonte. Elles sont garnies de réservoirs à vapeur, de soupapes de sûreté, de robinets, de manomètres, de valves à vapeur, etc., etc., et ont été soumises à une épreuve à l'eau froide de 100 lbs. au pouce carré de pression. Elles sont fermées à une pression de vapeur de 30 lbs.

L'arcade centrale au-dessous du chemin à lisses est occupée par une citerne qui reçoit l'eau de la vapeur condensée dans les tuyaux et serpentins. Les arcades qui bordent les murs conduisent à des escaliers qui montent au corridor Est de la Chambre des Communes et au corridor Ouest de la Chambre du Sénat. Les autres ouvertures des arches servent à recevoir le combustible.

Dans la partie du bâtiment des chaudières qui se trouve au Sud du chemin à lisses, il y a deux citernes en fonte, pouvant contenir chacune 5,000 gallons d'eau. Elles se relient à l'appareil hydraulique (qui sera décrit plus loin) et servent de réservoir pour les besoins des chaudières; du côté Est, il y est posé une pompe à vapeur qui peut refouler 200 gallons d'eau par minute jusqu'à la hauteur des toits du corps principal de l'édifice. Cette pompe a pour but d'alimenter les chaudières, et, en cas de nécessité, de lancer l'eau sur les toits des Chambres législatives, avec lesquels elle est reliée par des tuyaux en fer forgé.

Les principaux canaux de prise d'air frais dont il a déjà été parlé se croisent les uns les autres dans la division Sud du bâtiment des chaudières, et ayant été construits sur un plan incliné, ils passent sous le plancher. A cet endroit, il a été placé une roue d'air de 14 pieds de diamètre pour envoyer directement l'air frais dans les Chambres législatives, ou dans les voûtes calorifères qui les entourent. L'on peut régler la vélocité de cette roue à volonté, et elle est mise en mouvement au moyen d'une puissante machine à vapeur, aussi placée dans cette division du bâtiment des chaudières.

VOUTES CALORIFÈRES.

Au-dessus des canaux de prise d'air décrits comme faisant tout le tour des murs intérieurs des deux Chambres, sont situées des voûtes calorifères ou à air chaud, de 5 pieds de largeur et d'environ 10 pieds de hauteur, cintrées par le haut et construites en briques. Ces voûtes sont croisées en quatre endroits différents par le chemin à lisses, qui les traverse à une hauteur de 3 pieds 6 pouces au-dessus du faîte des canaux. Ces voûtes sont fermées à ces endroits, et l'on y entre par des portes en fer. Au milieu de l'édifice, il y a aussi des voûtes calorifères de 4 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur, qui se relient à celles du

pourtour des Chambres. Il y en a encore une autre qui part du bâtiment des chaudières et passe sous le grand vestibule, avec embranchements jusqu'aux murs de façade—deux de chaque côté de l'entrée principale.

En arrière de la grande cheminée, une voûte calorifère de 11 pieds de largeur conduit à la bibliothèque ; mais elle n'a été construite que jusqu'au mur intérieur de cet édifice. Il y en a aussi deux longueurs d'environ 20 pieds sous chacun des passages qui conduisent aux fumoirs des deux Chambres.

La longueur réunie de ces voûtes (à part celles qui restent à construire sous la bibliothèque) est de 926 pieds. L'on peut donc dire qu'il y a environ 1,194 pieds linéaires de canaux aérifères qui peuvent s'appliquer au système des voûtes, et environ 1,417 pieds, dans les ailes et autres parties des édifices, qui sont chauffés par le dégagement du calorique des serpentins. Pour ces derniers, des conduits de chaleur montent dans les murs depuis les conduits aérifères jusque dans les différentes chambres et corridors au-dessus.

La vapeur produite dans les chaudières est distribuée au moyen de tuyaux à vapeur dans les parties les plus reculées de l'édifice, des mansardes et des tours angulaires. Les tuyaux principaux sont en fonte et ont généralement 4 pouces de diamètre ; vers les extrémités, ils sont en fer forgé et moins gros.

Au-dessus des chaudières, un tuyau de 6 pouces de diamètre traverse le bâtiment de l'Est à l'Ouest et se relie aux réservoirs à vapeur. Il est réduit à 4 pouces de diamètre à chaque extrémité, et aboutit aux voûtes calorifères qui sont au-dessous des deux bâtiments des chaudières, dont il fait presque tout le tour en conservant cette dimension.

Au milieu du bâtiment des chaudières, un embranchement de 6 pouces de diamètre part du gros tuyau à vapeur et se dirige au Sud jusqu'à 10 pieds au-delà du pan intérieur du mur, où il se divise en deux branchements de 4 pouces, allant à droite et à gauche dans les voûtes construites sous la partie centrale de l'édifice. Un autre tuyau de 2 pouces part du même point et aboutit à la voûte placée sous le grand vestibule, où il se divise en deux branchements de 1½ pouces. Chacun de ceux-ci se divise à son tour en deux tuyaux d'un pouce, et s'étendent jusqu'aux serpentins placés dans la façade intérieure de l'édifice, immédiatement au-dessous des ouvertures cintrées des murs, de chaque côté de l'entrée principale.

Les principaux tuyaux sont partout placés immédiatement au-dessus des trous pratiqués dans la couverture des canaux aérifères, en sorte que le courant d'air entrant est de suite soumis à l'action de la chaleur. La température de l'air est de plus accrue par la grande surface de chauffe d'un grande nombre de serpentins, posés dans la partie supérieure des voûtes. Ces derniers sont généralement composés de quatre rangs de hauteur, et de huit de largeur, de tuyaux d'un pouce (ou de 700 à 800 piéds linéaires chacun) posés sur un plan incliné. La partie supérieure de chaque serpentin est reliée à un alimentateur vertical qui part des gros tuyaux à vapeur, et au bas il a un branchement attaché aux tuyaux de retour, qui sont partout de même dimension que les tuyaux principaux et posés sur le côté opposé de la voûte. Les serpentins sont à environ 2 pieds de distance les uns des autres, et remplissent presque toute la longueur de toutes les voûtes calorifères.

Il est évident que la vapeur, après avoir circulé dans une pareille longueur de tuyaux, a perdu une partie considérable de son calorique par le dégagement, en sorte qu'au point de raccordement avec les tuyaux de retour, il y a une certaine quantité d'eau. Cette eau s'écoule dans cette partie du tuyau qui passe sur le devant des chaudières, au-dessous du niveau du plancher, et qui est relié à celles-ci par des embranchements et des soupapes afin d'y faire entrer l'eau, qui (par l'opération de la gravité combinée avec la pression de la vapeur qui reste dans le tuyau) y entre lorsque la pression est à peu près la même dans les tuyaux de retour et les chaudières.

Dans les arcades qui surmontent les voûtes calorifères qui font le tour des Chambres, il y a de nombreuses ouvertures pour la sortie de l'air chaud. Des conduits partant de ces ouvertures montent dans les murs, et l'air est envoyé dans la Chambre par le cours de grillages à jour, placé à 6½ pieds au-dessus du parquet. Ces grillages peuvent être ajustés de manière à régler la quantité de calorique qui doit pénétrer dans la Chambre. L'air chaud passe aussi par les grillages décoratifs placés sous le devant des galeries.

Les autres parties de l'édifice qui sont chauffées d'après le système des voûtes calorifères ont des conduits ou tuyaux qui conduisent directement le calorique dans les différentes chambres.

Le système de chauffage par serpentins encaissés est principalement appliqué dans les ailes. Les principaux tuyaux à vapeur et de retour sont prolongés depuis les voûtes calorifères et élevés presque jusqu'au plafond du soubassement, et de là des tuyaux d'embranchement montent dans les conduits depuis les conduits aérifères jusqu'aux serpentins placés dans les chambres, passages, etc., des étages supérieurs.

Les conduits aérifères ont partout une bouche en arrière des serpentins, qui sont de différentes grandeurs, posés dans des enclaves pratiquées dans les murs, et recouverts d'un grillage en fonte pour la transmission de l'air chaud. Il y a aussi des tuyaux d'embranchement qui partent des extrémités des voûtes et longent le devant des ailes et une partie de l'arrière, et un autre embranchement qui descend du plafond et chauffe plusieurs chambres du soubassement, en arrière des ailes. Ceux-ci se relient à un tuyau de retour dans la voûte, lequel aboutit à un réservoir placé dans le bâtiment des chaudières. De semblables dispositions ont été adoptées pour le chauffage des salles à manger, des cabinets d'aisance, etc., dans cette partie du soubassement qui longe les deux Chambres. Des tuyaux à vapeur sont élevés jusque dans les mansardes, et les longent jusqu'aux tours angulaires, où des serpentins sont placés dans les chambres des réservoirs, afin d'empêcher l'eau de geler durant l'hiver. D'autres serpentins à vapeur sont encore placés dans les tours de ventilation, à l'extrémité Nord des Chambres, pour en augmenter le tirage.

Ventilation.—Deux modes ont été adoptés pour la ventilation des chambres : l'un est appelé le "système ascendant," et l'autre le "système descendant."

Ce dernier pourvoit à l'aspiration de l'air vicié près du parquet, à travers des grillages à jour, placés dans les contre-marches des gradins sur lesquels sont placés les siéges des députés. Ces grillages ouvrent sur des espaces compris entre les arcades construites sous le parquet des Chambres, qui sont reliées en différents endroits à des conduits aérifères qui font le tour des Chambres dans les passages de soubassement. Ces conduits se réunissent tous aux angles Nord-Ouest de chacune des Chambres, et de là ils se prolongent jusqu'à ce qu'ils entrent dans la principale souche d'appel, à une hauteur de 7 pieds au-dessus du parquet du bâtiment des chaudières.

L'air qui se trouve dans la souche d'appel étant raréfié par la chaleur des tuyaux à fumée en fer, il s'établit un courant supérieur par lequel l'air vicié est rapidement extrait des Chambres par les conduits, et s'échappe par les bouches latérales pratiquées près du sommet.

Le "système ascendant" peut être décrit comme consistant principalement en une série de petits conduits ventilateurs rangés le long du plafond et aboutissant à d'autres conduits plus gros posés sur les côtés, ayant des bouches sur les cheminées d'appel situées aux extrémités Nord des Chambres.

Au-dessus des rangées d'ouvertures en quatre-feuille, entre les panneaux du plafond, il y a des conduits semi-circulaires de 11 pouces de diamètre, allant du Nord au Sud, et réunis à d'autres (allant de l'Est à l'Ouest) de 15 pouces de largeur, 9 pouces de hauteur au centre, et 18 pouces de hauteur sur les côtés. Ces derniers sont reliés à de grands conduits triangulaires, formés dans le toit de chaque côté, qui aboutissent directement dans les souches de sortie. Il y a dans les souches d'appel des serpentins de vapeur qui ont pour but de raréfier l'air, et de produire un courant d'air dans les différents conduits jusqu'aux tours et autres ouvertures du haut.

Ces deux systèmes fonctionnent efficacement dans les deux Chambres. Il y a, néanmoins, dans la Chambre des Communes, d'autres moyens de ventilation supérieure obtenus par l'insertion de grillages en fonte percée dans huit des panneaux du centre des plafonds, au-dessus des galeries. Ces grillages communiquent à un grand conduit ventilateur qui aboutit aux souches d'appel, et qui est construit sous les combles de chaque côté de la Chambre.

Tous les principaux conduits ventilateurs sont garnis de portes près de leurs embouchures, pour régler le courant d'air, et la ventilation des galeries est séparée de celle de la Chambre par une cloison verticale élevée dans la souche d'appel, pour éviter les contre-courants. Dans les autres parties de l'édifice, soit qu'elles soient chauffées par le

système des voûtes calorifères ou celui des serpentins, la ventilation se fait au moyen de registres placés près des planchers et des plafonds des chambres et corridors. Ces registres ouvrent sur des tuyaux qui communiquent avec d'autres conduits ventilateurs en tôle galvanisée, lesquels augmentent en grandeur de 7 à 26 pouces de diamètre à mesure qu'ils approchent des souches d'appel, et sont joints par des tuyaux venant des nombreux appartements. Les souches d'appel sont situées le long des escaliers de comité, et dans l'angle formé par l'arrière des ailes et des murs des Chambres. La galerie de peinture est aérée par un tuyau posé à cet effet dans une cheminée, de chaque côté.

ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS.

Le mode de chauffage adopté pour ces édifices, est, ainsi qu'on l'a déjà dit, à peu d'exceptions près, celui des voûtes calorifères,—l'air extérieur étant introduit par un certain nombre de canaux aérifères construits sous la surface du parquet des soubassements

Edifices de l'Est.—Les canaux de prise d'air de cet édifice ont généralement 3 pieds 9 pouces de largeur, et 2 pieds 3 pouces de hauteur, ils sont construits en pierre calcaire piquée, et recouverts en dalles, à l'intérieur de l'édifice ; ceux de l'extérieur sont généralement en bonne maçonnerie brute, et cintrés. Ils sont d'une forme différente de ceux de l'intérieur, mais plus grands. Il y a trois bouches sur la façade du quadrangle, deux sur la façade Sud, une sur la façade Est, et cinq en arrière—onze en tout.

Les six bouches des façades sont immédiatement le long des murs de l'édifice, où ils sont terminés en pierre de taille, avec grillages verticaux en fer.

Les trois canaux de prise d'air qui se trouvent en arrière des façades Sud et Ouest se réunissent à 75 pieds au Nord de l'aile du département de l'agriculture. De là, ils se prolongent au Nord jusqu'au sommet du ravin, près duquel ils sont rejoints par deux autres venant de l'extrémité Nord de l'édifice. Ils sont ensuite tous groupés ensemble, mais chaque canal reste séparé des autres d'un bout à l'autre, et ils sont terminés en pierre de taille, avec grillages en fer forgé, etc. Leur longueur réunie est de 2,215 pieds, dont 945 sont dans l'intérieur de l'édifice.

BATIMENT DES CHAUDIÈRES.

Le bâtiment des chaudières mesure 31 × 42 pieds, et est situé dans l'angle formé par l'arrière des parties Ouest et Sud de l'édifice. L'on y entre par une porte pratiquée dans la tranchée d'enceinte de derrière. De cette porte il y a un escalier qui descend jusqu'au parquet, qui est à 10 pieds au-dessous du niveau du soubassement, et pavé en moëllons de pierre calcaire piquée. Les murs ont 21 pieds de hauteur, en moëllons de pierre calcaire piquée, et le toit est fait de solives en fer laminé, sur le rebord inférieur desquelles sont posées des madriers transversaux, qui supportent une couche de béton de 10 pouces d'épaisseur. Des tringles de 3 × 3 pouces sont incrustées dans le béton, et les planches du toit sont clouées sur ces tringles, puis recouvertes en tôle galvanisée posée sur des rouleaux. Le tout est supporté par des poutres d'assemblage reposant sur les murs.

Le toit incline légèrement vers le Nord, et la lumière pénètre par un abat-jour élevé, en fer forgé.

Dans l'angle Sud-Est du bâtiment des chaudières, il y a un tuyau à fumée et une cheminée de ventilation qui s'élèvent à une hauteur de 100 pieds au-dessus du terrain extérieur , de 11½ pieds carrés, avec une ouverture intérieure de 6½ pieds carrés. Dans cette cheminée, il y a un tuyau en briques, de 18 pouces de diamètre à l'intérieur, qui s'élève jusqu'à la hauteur du plancher des mansardes. Un tuyau en tôle de fer à chaudière, de 18 pouces de diamètre, le termine jusqu'au faîte. Deux tuyaux souterrains, de 2 pieds de diamètre, relient le bâtiment des chaudières à la souche d'appel en arrière, vis-à-vis l'entrée Sud. Un tuyau en briques de 18 pouces de diamètre est aussi construit à l'intérieur de cette souche d'appel jusqu'au niveau des mansardes, et est terminé jusqu'au haut par un tuyau de 18 pouces en tôle de fer.

Il y a deux chaudières (Cornish), de 20 pieds de longueur et de 5 pieds de diamètre, construites en briques, et munies de tous les appareils nécessaires. Elles ont été soumises à une pression de 100 lbs. au pouce carré, et fermées à une pression de 30 lbs. de vapeur. Elles sont garnies de devants décoratifs en fonte.

Le combustible y est apporté par une ouverture pratiquée dans le mur de l'Est, un peu au-dessus de la surface du terrain.

Il y a dans le coin Nord-Est une citerne en fer forgé dans laquelle se décharge l'eau tirée des tuyaux de vapeur. A côté se trouve une pompe à vapeur qui sert à l'alimentation des chaudières. Dans une chambre voisine du bâtiment des chaudières, il y a une citerne en fer forgé capable de contenir 5,000 gallons d'eau, alimentée par les tuyaux de l'appareil hydraulique.

VOUTES CALORIFÈRES.

Sur le devant et le long des passages du soubassement des parties Sud et Ouest de l'édifice, se trouvent des voûtes calorifères ou à air chaud, de 4 pieds de largeur et 484 pieds de longueur. Cependant elle sont interrompues par deux passages aboutissant à la façade des chambres du soubassement, dont l'un a 7 pieds et l'autre 4 pieds de largeur. Aux endroits où les voûtes sont ainsi coupées, elles sont munies de portes de fer à chaque bout.

Sous le corridor le plus étroit de l'aile du départment de l'agriculture, il y a une voûte de 67 pieds de longueur et de 4 pieds de largeur. Entre les passages du soubassement et l'arrière de l'édifice, près des différentes rangées de cabinets d'aisance, il y a aussi trois petites longueurs de voûtes d'environ 22 pieds chacune. A l'extrémité Nord, il y a un prolongement de la voûte principale, de 66 pieds de longueur, qui s'étend jusqu'à environ 16 pieds de l'extrémité Est de l'aile. La longueur totale des voûtes est d'environ 680 pieds. Elles sont construites en briques, cintrées par le haut, et ont généralement environ 9 pieds de hauteur.

Des tuyaux de vapeur et de retour de 4 pouces sont posés au-dessus des couverts perforés des canaux aérifères sur toute la longueur de la voûte principale. Des tuyaux d'un moindre diamètre partent de ceux-ci et s'étendent dans les embranchements des ailes du département de l'agriculture et du Nord, et dans les petites voûtes qui conduisent aux cabinets d'aisance. Les tuyaux de retour sont partout de même grandeur que les tuyaux à vapeur, et les voûtes sont garnies d'une série de serpentins disposés de la même manière que ceux qui ont été décrits pour les édifices du parlement.

La vapeur est distribuée dans tous ces serpentins au moyen d'un tuyau de 4 pouces qui traverse l'extrémité Nord des chaudières, et est prolongé sur la même ligne jusqu'à un passage voûté, et de là jusqu'à un raccordement dans la voûte principale, à environ 34 pieds de la grande tour. Le tuyau de retour descend au bâtiment des chaudières au-dessous du niveau du parquet, et passe devant les chaudières, avec lesquelles il se relie au moyen de deux tuyaux droits munis de soupapes régulatrices.

Les soubassements sont chauffés par des tuyaux qui partent des conduits principaux et communiquent avec des serpentins placés dans les différentes chambres. Les tuyaux de retour de ces serpentins communiquent avec les tuyaux de retour principaux.

Un tuyau de vapeur de deux pouces longe le mur Nord de la tour principale, afin de chauffer la grande chambre des modèles de la façade Sud et d'autres chambres des mansardes faisant face au quadrangle. Il est aussi prolongé de manière à chauffer les chambres des réservoirs, dans les tours.

Il y a, dans les arcades des voûtes calorifères, des ouvertures qui communiquent avec des conduits placés dans les murs, lesquels distribuent l'air chaud au moyen de registres placés dans les différentes chambres de devant et les corridors au-dessus.

L'air chaud est aussi transmis, au moyen de tuyaux en fer galvanisé, à travers les passages du soubassement, à des conduits posés dans les murs des corridors, qui communiquent avec les chambres situées sur l'arrière de l'édifice.

Les chambres du département de l'agriculture, auxquelles le système des voûtes calorifères ne s'applique pas entièrement, sont chauffées au moyen de serpentins à vapeur horizontaux et encaissés.

Ventilation.—Les différentes chambres de la façade du quadrangle sont aérées au moyen de conduits ou tuyaux de 8½ × 8½ pouces, placés dans les murs et ayant des registres posés près des planchers et des plafonds. Ces conduits aboutissent à une série de tuyaux en terre cuite de 9 pouces, posés le long du plancher des mansardes, et communiquent avec un conduit de ventilation en briques cintré, de 9½ pouces par 3 pieds 9

pouces, construit au-dessus du corridor Ouest. Ce conduit aboutit, à son extrémité Sud, dans la cheminée de ventilation située à l'angle Sud-Ouest du bâtiment des chaudières. Les chambres de l'aile Nord ont des tuyaux semblables aboutissant à l'extrémité Nord du conduit de ventilation. La façade Sud est aérée par chaque bout, vers le centre, le conduit principal construit au-dessus du corridor étant divisé par un mur vis-à-vis la cheminée de ventilation en arrière, à l'entrée Sud. De cet endroit, deux branchements cintrés vont jusqu'à la cheminée. Les tuyaux qui partent des conduits des parties Nord du conduit de ventilation sont en terre cuite et ont 9 pouces de diamètre. Les tuyaux sont partout posés de manière à se joindre aux conduits de ventilation dans la direction du courant d'air qui fait évacuer l'air vicié. Ceux de quelques-unes des chambres aboutissent à des cheminées qui sont munies de tuyaux distincts à cet effet.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

Les canaux de prise d'air de cet édifice ont deux bouches sur la façade Sud, une sur celles de l'Ouest, et cinq en arrière : neuf en tout.

Celles des façades consistent en de simples ouvertures donnant sur les murs des tranchées d'enceintes, munies de grillages, excepté celle du côté Ouest, qui est terminée en pierre de taille. Les trois canaux situés en arrière de la façade du quadrangle se réunissent à environ 40 pieds de l'édifice et sont prolongés dans une direction Ouest jusqu'au sommet de la côte, où ils forment un rang à leur extrémité. Les deux autres sont prolongés jusqu'au même point, immédiatement au-dessus des précédents, et forment un second rang plus élevé. Ils sont terminés au bord de la côte en moëllons de pierre calcaire piquée, et garnis de grillages en fer forgé.

A l'intérieur, le canal principal passe près du centre de l'édifice sur toute la longueur des côtés Sud et Ouest, d'où des branchements vont aux différentes bouches.

La longueur réunie de ces canaux est de 2,564 pieds, dont 842 pieds sont à l'intérieur de l'édifice. Ils ont 3 pieds 9 pouces de largeur par 2 pieds 3 pouces de hauteur, avec parois en pierre calcaire piquée, recouverts de dalles à l'intérieur, et ils sont cintrés en dehors de l'édifice.

Le bâtiment des chaudières a 40 pieds carrés, et est situé dans l'angle de derrière formé par les parties Ouest et Sud de l'édifice. Il est creusé au même niveau au-dessous du soubassement, couvert d'un toit semblable et installé de la même manière que celui de l'édifice de l'Est, excepté qu'il y a une poutre d'assemblage supportée par deux colonnes en fonte. Il y a deux chaudières de Cornish, de 20 pieds de longueur et de 5 pieds de diamètre, munies de tous les appareils nécessaires pour régler l'alimentation de l'eau et de la vapeur. Les voûtes calorifères ont 570 pieds de longueur, et ont la même superficie de section et les mêmes serpentins de vapeur, posés de la même façon que ceux décrits pour les chaudières de l'édifice de l'Est.

Les tuyaux de vapeur sont disposés comme dans l'édifice de l'Est, et le chauffage du soubassement, des mansardes et des chambres de réservoirs se fait de la même manière.

Il y a aussi une cheminée à fumée et à ventilation dans l'angle du bâtiment des chaudières, et une autre qui s'y relie au moyen de conduits souterrains. Celle-ci est située en arrière de la façade Ouest, près de l'angle Nord-Ouest.

Les conduits de distribution de l'air chaud et ceux de la ventilation montent dans les murs. Ces derniers se relient à de nombreux tuyaux en terre cuite de 9 pouces, qui aboutissent à des conduits de ventilation en briques cintrés construits au-dessus des corridors et communiquent avec les souches d'appel, exactement comme dans l'autre édifice.

La longueur des différents canaux de prise d'air, voûtes calorifères, conduits et tuyaux de distribution, etc., qui se rattachent au chauffage et à la ventilation de tous les édifices, est approximativement comme suit :

Canaux de prise d'air frais ou aérifères.....	8,999	pieds linéaires.
Voûtes calorifères ou à air chaud.....	2,186	"
Conduits d'air frais et chaud.....	8,568	"
Conduits de ventilation.....	19,224	"
Tuyaux de cheminées.....	18,600	"

Conduits de ventilation cintrés en briques	800	pieds linéaires.
Conduits de ventilation en tôle galvanisée et en terre cuite.....	11,938	"
Tuyaux en fonte, de 6 et 2 pouces de diamètre.....	4,400	"
Tuyaux en fer forgé, de 1 pouce de diamètre et plus,.	111,000	"

DRAINAGE.

Les principaux égoûts de tous les édifices se déchargent dans la rivière Outaouais à trois endroits, au pied Nord du côteau. Ils sont creusés assez profondément pour égoutter les divers bâtiments des chaudières, qui, comme on l'a déjà dit, sont à dix pieds au-dessous du niveau du parquet des soubassements. Cela exigea nécessairement des tranchées profondes dans une roche à couches irrégulières et d'une excavation difficile. Les parties supérieures des tranchées servirent à la construction des canaux de prise d'air.

Edifices du Parlement.—L'égoût principal passe à l'Ouest du bâtiment des chaudières, en arrière de l'aile, et immédiatement au-dessous du canal de prise d'air, et se rend jusqu'au bord du côteau, en parcourant une distance de 355 pieds. Il a 4 pieds 6 pouces de hauteur, 3 pieds de largeur, est cintré par le haut et par le bas, et construit en moëllons de pierre calcaire taillée. Tous les tuyaux d'égoût qui partent des rangées de cabinets d'aisance, des lave-mains, etc., sur le côté Ouest, se déchargent dans cet égoût près de l'angle Nord-Ouest de l'aile. Il descend la côte rapide de la berge jusqu'au bord de la rivière dans un tuyau en fonte, de 268 pieds de longueur et 12 pouces de diamètre, où il rejoint un tube en fer forgé, de 22 pieds de longueur, placé dans un caisson construit à peu de distance du rivage. Ce caisson sert à isoler le tube et à le protéger contre toute avarie par la glace ou autrement. Le côté Est est égoutté par un certain nombre de tuyaux qui partent des cabinets d'aisance, lave-mains, etc., et qui se relient à un tuyau principal en terre cuite de 12 pouces de diamètre. Ce dernier s'avance jusqu'au bord du côteau et y rejoint l'égoût principal de l'édifice de l'Est.

Edifice de l'Est.—L'égoût principal de cet édifice se dirige à l'Est, en partant du côté Est du bâtiment des chaudières, sur une distance de 65 pieds, où il est rejoint par un embranchement de 87 pieds de longueur. De cet endroit, il se continue au Nord au-dessous de l'un des canaux de prise d'air jusqu'au bord du côteau. Il a 432 pieds de longueur, 4 pieds 6 pouces de hauteur, et 2 pieds 6 pouces de largeur ; il est aussi construit en moëllons de pierre calcaire taillée, et cintré en haut et en bas. Les différents tuyaux des cabinets d'aisance, lave-mains, etc., s'y déchargent sur différents points. A partir du bord du côteau, il se continue par un égoût cylindrique en briques, de 2 pieds de diamètre et de 720 pieds de longueur, jusqu'à la rivière, où il est assemblé à un tube en tôle de fer de la même dimension, dont l'extrémité repose dans un caisson qui s'avance jusqu'à l'eau profonde.

Outre cela, il y a un égoût de surface qui part de l'extrémité Nord de l'édifice et longe les façades Ouest et Sud, avec raccordements partant des différentes tranchées d'enceinte. Cet égoût se continue jusqu'au rebord Est du côteau, et descend ensuite le ravin jusqu'à son raccordement avec l'égoût cylindrique de 2 pieds mentionné plus haut, à environ 85 pieds de son point de départ.

Edifice de l'Ouest.—Le principal égoût de l'edifice de l'Ouest part du côté Nord du bâtiment des chaudières et tourne à l'Ouest, d'où il se continue jusqu'au bord du côteau sous l'un des canaux de prise d'air. Il a 367 pieds de longueur, et est construit dans les mêmes dimensions et de la même espèce de maçonnerie que celui de l'édifice de l'Est.

Tous les tuyaux d'égoût des cabinets d'aisance, lave-mains, etc., se déchargent dans cet égoût en arrière de l'édifice. Depuis le bord de la côte jusqu'à la rivière, il se continue par un égoût cylindrique en briques, de 2 pieds de diamètre et 476 pieds de longueur, dont l'extrémité est réunie à un tube en fer forgé construit dans un caisson jeté dans la rivière à une distance de 56 pieds du rivage.

Il y a aussi des égoûts de surface qui font presque tout le tour de cet édifice ; ils se relient aux différentes tranchées d'enceinte et se déchargent dans l'égoût principal à deux endroits, en arrière de l'édifice.

Le long de la terrasse formée sur le devant des édifices du parlement (qui a une inclinaison extérieure), à une distance d'environ 20 pieds du haut du talus, il a été construit une écharpe en pierre piquée. Elle a pour but d'écouler l'eau de pluie dans les grillages posés à ses extrémités, d'où des tuyaux en terre cuite la conduisent dans les égoûts pratiqués sur les côtés Est et Ouest du terrain.

Une écharpe semblable, mais de plus grande dimension, traverse aussi le quadrangle, sur la même ligne que les façades Sud des édifices des départements. Celle-ci reçoit les eaux de pluie du carré et se décharge dans l'égoût qui passe le long de la façade Sud de l'édifice de l'Est.

ÉCLAIRAGE.

En 1865, il fut passé un contrat avec la "Compagnie des Consommateurs de Gaz de Bytown," pour l'approvisionnement du gaz de houille éclairant requis pour tous les édifices publics, pendant dix ans. La compagnie s'engageait à poser un tuyau de conduite de 8 pouces depuis son usine jusqu'à l'entrée du terrain du gouvernement, et à fournir le gaz en telle quantité qui serait requise de temps à autre, laquelle devait être mesurée aux édifices au moyen de gazomètres fournis par le gouvernement.

La conduite entre à la grande porte, en face de la rue Elgin, et s'avance directement (sur une distance 110 pieds) jusqu'à la chambre du gazomètre, établie le long de la grande tour de l'édifice de l'Est, où tout le gaz consommé est mesuré. A cet effet il a été construit et posé un grand gazomètre sec capable de mesurer tout le gaz qui peut passer dans un tuyau de 8 pouces.

Le tuyau de sortie a aussi 8 pouces de diamètre, et est prolongé dans les mêmes dimensions jusqu'à 67 pieds à l'Ouest, ou presque en ligne avec la façade de quadrangle de l'édifice de l'Est, où il se divise en trois branchements, l'un de 4 pouces et de 75 pieds de longueur, revenant à l'édifice de l'Est, un autre de 4 pouces qui traverse le quadrangle jusqu'à l'édifice de l'Ouest, sur une distance de 738 pieds; et le troisième, de 6 pouces de diamètre, traverse le carré en suivant une ligne courbe, jusqu'à l'édifice du parlement, sur une distance de 716 pieds, où il entre dans la chambre du gazomètre déjà décrite comme étant dans le soubassement, à l'Ouest du grand vestibule.

A environ 160 pieds au Sud de ce point, un branchement de 4 pouces fait un détour pour arriver au gazomètre du côté du Sénat, sur une distance de 240 pieds. Un tuyau de 2 pouces part de ce branchement de 4 pouces, passe au côté Est de l'édifice, et est prolongé le long de la façade Sud et autour de l'extrémité Est jusqu'à l'entrée réservée à l'Orateur. Un autre tuyau de 2 pouces part du branchement de 6 pouces déjà mentionné, se dirige à l'Ouest et fait le tour de l'extrémité Ouest, jusqu'à la tour de l'Orateur, du côté des Communes.

Ces tuyaux de 2 pouces servent exclusivement à l'éclairage des entrées extérieures et n'ont aucune liaison quelconque avec ceux de l'intérieur.

Dans chacune des chambres de gazomètres ci-dessus mentionnées, il a été posé un gazomètre sec de 1000 becs pour mesurer la quantité de gaz éclairant consumé dans les Chambres et bureaux occupés par les deux branches de la législature.

Du côté des Communes, le tuyau de sortie a 6 pouces de diamètre, et il se divise dans la chambre en quatre branchements, dont l'un (de 2 pouces de diamètre) sert à distribuer le gaz aux becs placés dans les corridors et aux petits becs des angles de la Chambre. En outre de cela, cependant, il alimente, du côté du Sénat, les becs de la barre et des balustrades de chaque côté du trône. Un autre (de 2 pouces de diamètre) se dirige vers la bibliothèque, mais à présent il ne sert à éclairer que la moitié de la galerie de peinture et des fumoirs, ainsi que quelques chambres du soubassement. Le troisième branchement (de 3 pouces de diamètre) monte jusqu'au plafond de la Chambre, afin d'alimenter les gazeliers qui servent à l'éclairer. Le quatrième branchement a aussi 3 pouces de diamètre et distribue le gaz au bureau de poste, à la salle d'attente et aux autres chambres de la partie

centrale de l'édifice, sur les deux étages. Il est posé le long du plafond du passage du soubassement jusqu'à un endroit qui se trouve au-dessous du corridor Ouest de la Chambre, où il se divise en deux tuyaux de 2 pouces, dont l'un se dirige au Nord et fournit l'éclairage du café, des salles à manger et des cabinets d'aisance du soubassement. Des branchements partent du tuyau et montent au garde-robe, aux chambres de l'Orateur, aux cabinets d'aisance et à la chambre de lecture, au rez-de-chaussée, ainsi qu'aux chambres des rapporteurs au-dessus. L'autre tuyau de 2 pouces distribue le gaz dans l'aile et est posé le long des passages du soubassement, en diminuant de diamètre à mesure qu'il se rapproche de l'extrémité Ouest de l'édifice.

Les petits tuyaux destinés à l'éclairage des chambres et des corridors au-dessus partent de celui-ci, montent dans des coulisses pratiquées dans les murs, et sortent entre le béton et le plancher, au milieu des plafonds des chambres, pour s'assembler aux pendants, et sur les côtés des murs pour les bras.

Les appareils à gaz dans toutes les chambres sont des meilleures qualités frabriquées pour l'usage général. Ceux des Chambres et du vestibule ne sont cependant que des cercles garnis de becs, formés de tuyaux en fer forgé, et ne doivent servir que jusqu'à ce que l'on en ait posé d'autres plus convenables.

Edifice de l'Est.—Ainsi qu'il a déjà été dit, tout le gaz fourni par la compagnie est mesuré dans la chambre du grand gazomètre de cet édifice, et sort immédiatement de l'édifice par un tuyau de même grandeur que la conduite.

Le gaz destiné à cet édifice y rentre de nouveau par un tuyau de 3 pouces, et monte près de l'angle Nord-Est de la tour principale, où il y a un gazomètre de 100 becs placé là pour enregistrer la consommation. Le tuyau de 3 pouces se prolonge verticalement jusqu'aux mansardes, et il en part des branchements qui suivent les corridors et mansardes Sud et Ouest, diminuant de diamètre à mesure qu'ils se rapprochent des extrémités Est et Nord de l'édifice.

Ceux des corridors sont incrustés dans le béton et posés sur un plan incliné.

Au rez-de-chaussée ils ont 1½ pouce de diamètre, à leur point de départ du tuyau principal. Ils distribuent le gaz dans les différentes chambres et les passages du soubassement, ainsi que dans le bâtiment des chaudières. Ceux du premier étage ont 2 pouces de diamètre, avec branchements posés pour recevoir des bras dans les chambres et corridors et des pendants dans les principaux apartements.

Ces tuyaux sont posés, tant au rez-de-chaussée qu'au premier étage, sur le côté du corridor qui borde l'arrière de l'édifice.

Les branchements qui montent aux mansardes alimentent les chambres et corridors du premier étage, la salle des modèles et autres chambres des mansardes, et les différents appartements situés au-dessus, dans l'aile du département de l'agriculture.

Partant du gros tuyau de sortie de 8 pouces, un branchement de 2 pouces suit la façade Sud de l'édifice et fait le tour de l'extrémité Est, jusqu'à l'entrée de l'aile du département de l'agriculture ; à partir de ce point, il est prolongé sur une distance de 55 pieds par un tuyau de 1½ pouce de diamètre.

Partant du tuyau de 4 pouces (réduit à 3 pouces avant d'entrer dans le mur) qui alimente cet édifice, un tuyau de 2 pouces suit la façade Ouest jusqu'au porche du gouverneur-général, où il est réduit à 1½ pouce et prolongé jusqu'à l'extrémité Nord de l'édifice.

Ces tuyaux extérieurs ne servent qu'à distribuer le gaz aux becs placés aux différentes entrées.

Edifice de l'Ouest.—Partant du tuyau de 4 pouces de cet édifice, déjà mentionné, un tuyau de 2 pouces suit la façade du quadrangle jusqu'au porche d'entrée, d'où il se prolonge, par un tuyau de 1½ pouce, jusqu'à l'extrémité Nord de l'édifice.

Il y a aussi un tuyau de 2 pouces qui suit la façade Sud jusqu'à l'entrée du milieu, où il est réduit à 1½ pouce et prolongé jusqu'à l'extrémité Ouest. Ces tuyaux ne servent aussi qu'à l'éclairage des entrées.

Le tuyau de 4 pouces qui traverse le carré est réduit à 3 pouces à l'endroit où il entre dans le mur Est de la tour de l'angle Sud-Est.

Dans une chambre qui avoisine celle-ci, un gazomètre de 100 becs sert à mesurer le gaz consommé.

Le tuyau de distribution monte verticalemement jusqu'aux mansardes, et il en part des branchements qui sont incrustés dans les parquets de béton le long des côtés des corridors qui suivent l'arrière de l'édifice.

Il y a aussi des branchements dans les mansardes. Tous les tuyaux sont des mêmes dimensions et posés de la même manière que ceux de l'édifice de l'Est.

Les endroits où doivent être posés les bras dans les différentes chambres ont été arrangés de manière à satisfaire aux besoins des employés, sur l'avis des chefs de bureau, mais il n'a pas encore été posé de becs de gaz dans les édifices de l'Est ou de l'Ouest.

Ainsi qu'on l'a déjà dit, les tuyaux qui distribuent le gaz aux becs des entrées partent directement de la conduite, au dehors, et n'ont aucune liaison avec ceux de l'intérieur des différents édifices. Le gaz ainsi consumé n'est donc compté que par le gazomètre principal, et le coût en devrait être réparti entre les deux branches de la législature et les deux édifices des départements.

SONNERIE.

Le système de sonnerie que l'on se proposait d'abord d'adopter était celui dont on se sert ordinairement, c'est-à-dire d'employer des sonnettes que l'on met en branle au moyen de cordons, de leviers coudés et de fil de fer. Ce système, bien qu'appliqué d'une manière satisfaisante dans les maisons de moyenne grandeur, construites de la manière ordinaire, fut jugé, après mûre considération, tout à fait impropre à des constructions de la grandeur et de la nature des édifices publics.

Les principales objections que l'on apportait contre ce système étaient les grandes distances qui séparent les chambres entre lesquelles il était nécessaire d'établir des communications, les nombreux détours qu'auraient à suivre les fils dans beaucoup de cas, et la difficulté de percer les planchers et les murs à travers lesquels il aurait fallu les faire passer, ainsi que le grand nombre de leviers coudés qu'il aurait fallu employer. Il parut donc évident que des fils de sonnette de 200 à 300 pieds de longueur (étendue qu'ils auraient fréquemment eue) se seraient tellement étirés dans un service ordinaire, que les leviers coudés de la grandeur générale n'auraient pu être avantageusement employés. Il fut donc recommandé d'adopter un système de sonnerie électrique, dont l'application avait déjà été faite ailleurs sur un grand pied. Cette recommandation fut approuvée et suivie.

Ce système fonctionne de deux manières, savoir : sur le principe indicateur simple, et sur le principe indicateur et de répétition combinés.

Dans l'un et l'autre cas, l'on emploie une batterie électrique de la force nécessaire pour l'accomplissement du service qu'elle est appelée à remplir avec des fils métalliques qui relient les différents appartements et aboutissent à des boîtes et timbres indicateurs, placés dans les différentes chambres de messagers.

La complication du système d'indication et de répétition combinées, ainsi que les frais considérables qu'il aurait entraîné, firent choisir le système de simple indication pour tous les édifices.

Ce dernier peut être brièvement décrit comme suit :—

Le fluide électrique est fourni par ce qu'on appelle la batterie Daniell.

Cette batterie consiste en un vase de verre, un cylindre de zinc, une cellule poreuse et un globe de verre renversé, rempli de sulfate de cuivre et d'eau. Dans le goulot de ce globe est placé un bouchon, avec un tube en caoutchouc, qui plonge dans la cellule poreuse et sert à maintenir la force de la solution dont elle est remplie.

Les cellules sont reliées ensemble au moyen de lamelles de cuivre en quantité suffisante pour produire la force désirée.

Le pôle positif de la batterie est relié, au moyen d'un fil métallique, aux " boutons d'appel " placés dans les différentes chambres ; un autre fil métallique qui part de chacun de ces boutons se rend à la boîte des indicateurs, qui est un appareil employé pour faire servir un même timbre à plusieurs chambres. Lorsque le courant électrique est transmis

à travers ce fil, il tire une armature, l'indicateur est dégagé, et tombant en avant il sort de la boîte, immédiatement à côté d'un numéro correspondant à celui de la chambre d'où le signal est parti.

Les "boutons d'appel" servent à compléter le courant électrique. Lorsque l'on presse le bouton avec le doigt, il pousse un ressort en spirale qui entre en contact avec une plaque de métal posée sous sa partie inférieure. Les fils conducteurs sont vissés à deux endroits qui servent à fixer le ressort et la plaque de métal. Cette action réunit immédiatement les deux fils conducteurs, et le courant descend à l'indicateur.

Lorsque l'indicateur tombe en avant, comme on l'a décrit plus haut, il se relie à un fil de métal qui transmet le courant au timbre, lequel sonne tant que le doigt presse le bouton. Ces timbres sont appelés "vibrants," parce que leur action est incessante tant que le courant électrique les traverse.

Ainsi, un courant partant du pôle positif, lorsque les fils sont en communication au bouton d'appel, dégage l'indicateur, sonne le timbre, et est renvoyé au pôle négatif de la batterie.

Le système que l'on vient de décrire est celui pour lequel les appareils ont été fournis par les fabricants, et est appliqué dans les différents bureaux et chambres des édifices du parlement. Pendant la pose, cependant, M. Hutson, la personne employée à cet effet, découvrit un moyen fort ingénieux par lequel le timbre continue à sonner tant que l'indicateur reste baissé, au lieu de cesser lorsque la pression du doigt est enlevée du bouton comme il est dit plus haut. Cet effet est produit au moyen d'un second groupe de cellules, dont le fil métallique passe en arrière de la boîte d'indication, et dont le courant est immédiatement renvoyé à la batterie à travers le timbre.

Lorsque l'indicateur est dégagé par le courant parti du bouton, il tombe en avant, et la pièce de queue presse un ressort qui relie les deux pôles de la batterie et qui complète ce courant ; par conséquent, tant que l'indicateur n'est pas remis à sa place, le timbre continue à vibrer par l'action du second courant.

L'avantage de ce moyen est que si la personne chargée de la boîte d'indication se trouve absente lorsque le signal est donné en premier lieu, son attention y est immédiatement attirée à son retour par la sonnerie constante du timbre, qui, par ce nouveau moyen, a lieu par une simple pression du bouton d'appel.

Ce système fut aussi appliqué aux deux édifices des départements lors de la pose des appareils.

EDIFICES DU PARLEMENT.

Ainsi qu'on l'a dit plus haut, le système simple, dans lequel on n'emploie qu'un seul courant électrique, est appliqué à cet édifice.

La batterie du côté des Communes est placée dans la chambre du gazomètre, à l'Ouest du grand vestibule, et est généralement formée de vingt-quatre cellules. Des fils de métal partent des deux pôles de cette batterie et montent jusque dans les mansardes, qu'ils suivent. Le fil positif a des branchements qui aboutissent à des boutons d'appel dans toutes les chambres, et un autre fil relie chaque bouton à une boîte d'indication. Un fil passe de chaque boîte à un timbre, et ensuite au fil conducteur qui aboutit au pôle négatif de la batterie.

Dans l'extrémité Ouest de l'édifice, il y a une boîte contenant sept indicateurs, pour les appartements du sergent-d'armes. Il y en a aussi une dans le soubassement, sur le côté Nord, à l'usage du concierge ; celle-ci à cinq indicateurs.

La principale boîte d'indication est placée dans la chambre des messagers, qui est voisine de celle du gazomètre dans le soubassement, et elle est disposée de manière à contenir 62 indicateurs, dont 40 sont en usage. Ceux-ci partent de la chambre de lecture, des appartements de l'Orateur, de la garde-robe, des chambres de comité, et des bureaux des employés de la moitié Ouest de l'édifice.

La batterie des timbres de "division" est placée dans une chambre située au-dessous de l'extrémité Sud de la salle des séances ; elle est composée de 40 à 60 cellules, suivant l'état de l'atmosphère et de la température. Deux fils positifs et deux fils négatifs partent des pôles de cette batterie.

Les deux fils positifs montent directement au siége du sergent-d'armes dans la Chambre, où il a été placé un petit levier qui, en le tournant, établit le courant, et les timbres sonnent tant que le levier est maintenu dans une position inclinée.

Deux des fils passent dans le café et la salle à manger du soubassement, et montent ensuite dans la chambre de lecture et la bibliothèque; cinq timbres de "division" sont en communication avec ce courant.

Les deux autres fils traversent le café et se rendent au fumoir et à la garde-robe; de là ils montent dans le corridor du rez-de-chaussée, à l'angle Nord-Est de la cour de l'aile, d'où ils se prolongent jusqu'au corridor du premier étage. Cinq timbres sont aussi placés sur ce courant, ce qui fait dix timbres de "division" en tout, mis en mouvement par deux courants distincts partant de la même batterie.

La batterie des timbres de "division" du Sénat est située sous l'extrémité Sud de la salle des séances. Le fil positif de cette batterie monte le long du porche Sud, où la communication se fait au moyen d'un petit levier que tourne le sergent-d'armes. Les fils sont ensuite prolongés jusqu'à des timbres placés dans la chambre de lecture, la garde-robe et le corridor du rez-de-chaussée. Quatre timbres de "division" sont placés en communication avec ce courant.

Les appareils des autres timbres sont arrangés de la même manière que ceux du côté des Communes, excepté que la chambre des messagers (dans laquelle est placée la principale boîte d'indication) se trouve au rez-de-chaussée, au lieu d'être dans le soubassement. Cette boîte contient 62 indicateurs, dont 32 sont en usage.

Il y a aussi une boîte à sept indicateurs à l'usage de l'huissier de la verge noire, et une autre à cinq indicateurs à l'usage du concierge.

EDIFICES DES DEPARTEMENTS.

Edifice de l'Est.—Il y a deux batteries pour cet édifice, placées dans les mansardes, près de la tour principale, toutes deux formées de dix vases.

L'un sert à dégager les indicateurs, et l'autre a pour but de tenir les timbres en branle, d'après le système amélioré décrit plus haut.

Des fils de métal qui partent de la première batterie se dirigent vers les extrémités Nord et Est de l'édifice, le fil positif étant relié aux boutons d'appel, avec fils de retour qui se relient aux différentes boîtes d'indication et aux timbres, et vont aboutir au pôle négatif de la batterie.

Les deux fils qui partent de la seconde batterie ne sont reliés qu'aux boîtes d'indication et aux timbres.

Les boîtes d'indication ont été placées comme suit dans cet édifice, savoir :

Département du Ministère des Finances,	une boîte,	13	indications.
do divisions des Douanes,	do	8	do
do du Régistraire Provincial,	do	5	do
do du Receveur-Général,	do	8	do
do de l'Agriculture, rez-de-chaussée,	do	2	do
do do premier étage,	do	10	do
do du Secrétaire Provincial,	do	12	do
Procureur et Solliciteur-Général Ouest,	do	5	do
Chambres du Gouverneur-Général,	do	6	do
Procureur et Solliciteur-Général Est,	do	4	do
Conseil Exécutif,	do	7	do

Edifice de l'Ouest.—Les batteries de cet édifice sont aussi situées dans les mansardes, au-dessus de l'entrée centrale Sud. Elles sont composées du même nombre de vases, et les communications sont partout semblables à celle de l'édifice de l'Est.

Les boîtes d'indication y sont comme suit, savoir :—

Département des Postes,	une boîte,	7	indicateurs.
Do des Sauvages,	do	7	do
Do de la Milice,	do	9	do
Do des Travaux Publics,	do	20 (18 en usage)	do
Do des Terres de la Cr.	do	16	do

Des timbres électriques ont aussi été posés à toutes les portes d'entrée des édifices, et ils sont en communication avec les différentes batteries.

L'on a employé environ seize milles et demi de fils métalliques pour le service de la sonnerie.

APPAREIL HYDRAULIQUE.

Comme le meilleur moyen d'approvisionner les édifices d'eau parut être de la pomper de la rivière dans leur voisinage immédiat, il fut décidé, après un examen soigneux de la localité, que l'endroit le plus avantageusement situé pour asseoir les travaux nécessaires était au bord de la rivière même, en arrière de la bibliothèque, où la pointe du cap s'avance le plus loin dans le courant, et où l'on devait le plus probablement obtenir l'eau la plus pure.

Le cap étant presque partout très escarpé jusqu'au bord de l'eau, excepté à un endroit, où il se trouve une petite surface de roche unie, à un niveau d'environ 9 pieds au-dessus de l'eau basse, cet endroit fut choisi comme étant le plus propice à la construction du bâtiment destiné à recevoir la machine hydraulique.

Le maximum de la variation du niveau de la rivière est ici d'environ 24 pieds, entre la marque des plus hautes et des plus basses eaux ; et par conséquent il devenait indispensable que les pompes fussent placées de manière à être accessibles durant les époques des plus hautes eaux.

Pour éviter la nécessité de pratiquer des excavations sur la surface du côteau, ce qui aurait été disgracieux et dispendieux, il fut décidé de placer la façade du bâtiment de la machine donnant sur la rivière à 14 pieds seulement en arrière de l'étiage, et d'élever les murs de fondation à la hauteur nécessaire.

Afin de faire arriver l'eau au puits de réception, qui est situé sous la partie Nord du bâtiment de la machine, il fut pratiqué une tranchée de 8 pieds de largeur dans le roc vif, à une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'étiage, prolongée jusqu'en eau profonde dans la rivière.

Des murs sont élevés de chaque côté de la tranchée, sur une distance de 15 pieds du devant du bâtiment de la machine, et l'espace qui les sépare est voûté. Immédiatement en dehors de ces murs, des ouvrages en charpente sont construits de chaque côté, et la voûte de la tranchée est couverte en gros bois. A l'extrémité extérieure, un grillage grossier empêche les grosses pièces de bois flottant d'y pénétrer. A l'endroit où aboutit la voûte en pierre, un autre grillage est placé en travers de la tranchée, dont les ouvertures n'ont que cinq huitièmes de pouce entre les barres qui le composent.

A l'intérieur de la voûte, et sous la ligne de façade du bâtiment de la machine, il y a un filtre de 6 pieds carrés, formé de deux feuilles de cuivre percées de trous très fins, posées à 2 pieds 3 pouces l'une de l'autre, et arrêtées par des pièces de cuivre angulaires. Ce filtre est divisé sur sa hauteur en quatre compartiments horizontaux. Tout cet espace est rempli de fin gravier, et les divisions ont pour but de diminuer la grande pression qui autrement s'exercerait à la base. Toute l'eau qui entre dans le puits de réception passe à travers ce filtre.

L'on a établi des moyens de couper l'eau, à un endroit situé en dehors du grillage fin, afin que l'on puisse avoir accès du puits de réception au chemin couvert dans lequel les filtres, etc., sont placés.

Pendant la saison du flottage des bois, ces ouvrages extérieurs sont submergés. L'on a donc construit une forte estacade, que l'on a amarrée dans une position telle qu'elle les protége efficacement contre toute avarie que pourraient leur causer les trains de bois, etc. Elle sert aussi à écarter de l'entrée les pièces de bois flottantes.

Le bâtiment de la machine a 36 pieds carrés à l'intérieur, et est divisé en deux parties par un mur qui va de l'Est à l'Ouest. Les deux puits de prise d'eau sont situés dans le compartiment Nord. Ils ont 9 pieds de longueur, 3 pieds 3 pouces de largeur, et 12 pieds 6 pouces de profondeur. Dans chacun de ces puits est placé une pompe à double effet,

aspirante et foulante, de 6 pouces de diamètre et de 2 pieds de course. Les tuyaux d'aspiration passent sous les voûtes à travers les murs, et descendent verticalement dans les puits de réception; les extrémités en sont garnies de grosses rosettes en cuivre. L'on descend dans le puits soit par le haut, soit au moyen d'un escalier qui y conduit à l'intérieur de la bâtisse.

Les tuyaux de sortie des pompes aboutissent à un récipient d'air cylindrique, de 2 pieds 6 pouces de diamètre et de 13 pieds de hauteur, placé sur une fondation de maçonnerie solide, élevée le long du mur Ouest. Ce cylindre sert, par la pression réflexe de l'air contenu dans sa partie supérieure, à régulariser le cours de l'eau dans la conduite, et à prévenir les avaries par les ébranlements ou les chocs subits donnés au mécanisme.

Il y des soupapes d'arrêt sur les tuyaux de sortie, qui permettent l'usage de l'une ou l'autre pompe à volonté.

Immédiatement en dehors du cylindre d'air, il a été posé une soupape de reflux, qui empêche la pression de revers de s'exercer sur les pompes lorsqu'elles ne fonctionnent pas. Un tuyau de 2 pouces part du dessous de la conduite (précisément à côté de la soupape de reflux) afin de pouvoir la vider; il y est aussi placé une soupape de sûreté, chargée à environ 90 lbs. au pouce carré, de manière à permettre l'évacuation de l'eau, dans le cas où la pression exercée dans le tuyau dépasserait celle d'une colonne de 210 pieds de hauteur.

Les pompes fonctionnent au moyen de la vapeur. A cet effet, une machine à vapeur horizontale, à haute pression, a été établie dans la partie Sud de la bâtisse. Cette machine a un cylindre de 14 pouces de diamètre et de 30 pouces de course, avec une forte platine en fonte, reposant sur une fondation de blocs de pierre calcaire piquée, appuyée sur le roc. Elle est munie de toutes les valves et appareils nécessaires, et reliée à une chaudière de locomotive faite en tôle de fer de ⅜ pouce, contenant 79 tubes en fer forgé de 3 pouces de diamètre et de 10 pieds de longueur, avec un fourneau de 6 pieds par 4 pieds 6 pouces. Cette chaudière a un réservoir de vapeur, une soupape de sûreté, un manomètre, des robinets, etc., et a été soumise à une pression de 150 lbs. au pouce carré. Elle est reliée à la cheminée de fumée par un conduit de 2 pieds carrés, doublé de briques réfractaires.

Les pompes sont engrenées de manière à fonctionner au quart du nombre de coups du piston de la machine avec laquelle elles sont reliées par un arbre de couche de 5 pouces de diamètre, allant du Nord au Sud, et muni de deux manivelles auxquelles les tiges de la pompe sont attachées.

A l'extrémité Nord de la bâtisse, il y a une petite machine de réserve, avec cylindres à double effet, de 7½ pouces de diamètre et de 12 pouces de jeu. Elle peut être reliée à l'arbre de couche et peut facilement faire fonctionner une pompe. Chaque machine a une cheminée distincte, qui s'élève au-dessus du toit du bâtiment. Les murs latéraux à la bâtisse ont environ 12 pieds de hauteur, et les extrémités sont terminées en pignons dans lesquels sont pratiqués des ouvertures pour l'admission de l'air. Le toit est couvert en tôle galvanisée, et des portes d'entrée, de six pieds de largeur, sont été pratiquées dans chaque division de la bâtisse, ainsi que des fenêtres pour éclairer l'intérieur.

A partir du bâtiment de la machine, la conduite d'élévation, de six pouces de diamètre, monte obliquement jusqu'au haut de la côte, dans une tranchée de plus de 5 pieds de profondeur en moyenne, puis elle fait une courbe et s'avance presque tout droit jusqu'à l'extrémité Ouest des édifices du parlement. Elle entre alors dans une chambre du soubassement de la tour de l'angle Nord-Ouest, où il y a un arrangement de soupapes, tuyaux recourbés, etc., qui servent à régler la distribution de l'eau aux différents édifices.

De cette chambre, la conduite d'élévation se continue verticalement jusqu'au réservoir du toit de cette tour, et se décharge sur un côté par une pièce debout recourbée et à large orifice. L'élévation du point de décharge au-dessus des soupapes de la pompe est d'environ 210 pieds—hauteur à laquelle l'eau est refoulée.

L'élévation varie suivant les fluctuations du niveau de la rivière, qui n'a jamais excédé 21 pieds.

Un petit tuyau en plomb part du principal réservoir de réception et retourne au bâtiment de la machine par la même tranchée suivie par la conduite, où il avertit quand le réservoir est plein; le surplus d'eau se décharge dans l'égoût principal par un tuyau d'évacuation de 6 pouces de diamètre qui s'élève au milieu du réservoir.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

Les réservoirs sont placés dans les six tours des angles, aussi haut que le permetten les toits. Ils ont 16 pieds de diamètre en haut, 15½ pieds au fond, et 9½ pieds de hauteur, excepté le principal réservoir de réception qui a 10½ pieds. Ils sont construits en plaques de forte tôle de fer bien rivées ensembles, rendues imperméables à l'eau et peinturées partout. Il a été construit des arcades en briques, partant d'environ 18 pouces au-dessus du plancher des mansardes, et liées ensemble pour empêcher la pression sur les murs des tours. Ces arches sont couvertes de solives en fer laminé et de béton, avec une couche supérieure de ciment de Portland. Les réservoirs sont posés dessus, et il a été établi des rainures tout autour pour faire écouler l'eau condensée sur leurs surfaces extérieures pendant les chaleurs. Tous les réservoirs sont reliés ensemble par des tuyaux de 4 pouces, et ne forment ainsi qu'un seul réservoir; mais, en même temps, ils sont arrangés de telle façon que chacun d'eux peut être vidé sans nuire aux autres. Chacun d'eux est muni d'un tuyau droit (qui sert généralement à l'écoulement du surplus d'eau) que l'on peut enlever, et son point d'assemblage du fond sert alors d'évacuateur.

Comme chaque réservoir peut contenir environ 12,500 gallons d'eau, leur capacité totale est de plus de 75,000 gallons.

Un tuyau de 4 pouces part de la chambre du soubassement ci-dessus mentionnée et aboutit à l'édifice de l'Ouest, et un autre de 6 pouces de diamètre est prolongé jusqu'à une chambre semblable de l'extrémité Est de l'édifice, d'où il monte verticalement au réservoir placé dans la tour de l'angle Nord-Ouest. Un branchement de 4 pouces part de celui-ci, joint à un tuyau d'évacuation du réservoir, et aboutit à l'édifice de l'Est.

Ces trois tuyaux principaux sont arrangés de telle manière qu'ils peuvent servir soit à amener l'eau directement dans les différents réservoirs, soit (comme c'est généralement le cas) à alimenter ceux auxquels ils sont rattachés, par la gravitation, en prenant l'eau du principal réservoir de la tour de l'angle Nord-Ouest.

Les réservoirs des tours angulaires Nord-Ouest et Nord-Est sont reliés directement par un tuyau de 4 pouces qui parcourt toute la longueur de l'édifice. Ceux des extrémités sont aussi reliés entre eux par un tuyau de 4 pouces, qui s'adapte au tuyau longitudinal.

Un tuyau de 2 pouces, réduit à 1½ pouce, part du réservoir de réception et se dirige au Sud, avec branchements de 1 pouce pour la distribution de l'eau dans les chambres et les cabinets d'aisance de tous les étages de l'extrémité Ouest de l'édifice. Un tuyau de deux pouces part du réservoir de la tour angulaire de l'aile, voisine de l'entrée des Députés, et se dirige à l'Ouest. Ce tuyau a des branchements qui distribuent l'eau dans la tour angulaire Sud-Ouest et la façade Sud de l'aile, excepté la chambre du greffier. Des branchements qui partent du tuyau de 4 pouces qui relie ce réservoir au tuyau principal allant de l'Est à l'Ouest, portent l'eau dans les chambres du greffier et du comptable, ainsi que dans celles qui sont situées au-dessus et au-dessous.

Les tuyaux de distribution de l'extrémité Est de l'édifice sont disposés de la même manière que ceux qui viennent d'être décrits.

Dans la partie centrale, un tuyau qui part de la conduite principale de 4 pouces descend aux chambres du premier étage, au bureau de poste et à la salle d'attente, sur le rez-de-chaussée; puis il est prolongé jusque dans la chambre des messagers, dans le soubassement. De là, il longe le dessous du parquet du grand vestibule, et porte l'eau au bureau de poste et à la salle d'attente du côté du Sénat, ainsi qu'à la chambre du comité des chemins de fer, au premier étage.

Du côté du Sénat, il y a un tuyau qui part de celui de 4 pouces, dans les mansardes, et aboutit à la chambre des messagers, au rez-de-chaussée.

Les tuyaux de décharge des lave-mains descendent généralement des tuyaux d'alimentation, et sont assemblés à des tuyaux en terre cuite (sous le plancher du soubassement) qui aboutissent aux égoûts.

Un branchement de 4 pouces, qui part du tuyau continu de même diamètre reliant les réservoirs Nord-Ouest et Nord-Est, descend au premier étage et suit les galeries Sud et Est jusqu'à l'extrémité Nord de la Chambre, où il est réduit à 3 pouces; de là il descend dans le soubassement, et a un branchement de 1½ pouce qui va dans la cuisine, et qui est réduit à 1 pouce pour les cabinets d'aisance.

Partant de ce tuyau de 4 pouces dans les mansardes, il y a un brachement de 3 pouces qui descend au premier étage. Celle-ci longe la galerie Ouest jusqu'à un endroit qui se trouve vis-à-vis le cabinet d'aisance de l'auvent des mansardes, d'où il se prolonge au Nord, sur 2 pouces de diamètre, pour l'alimentation des chambres de la tour de l'Orateur et du bureau du télégraphe. Le tuyau de 3 pouces entre dans le cabinet d'aisance, et s'y divise en deux branchements pour les cabinets d'aisance des députés, et pour les cabinets et le café du soubassement. Du côté du Sénat, la disposition de ces tuyaux est à peu près la même, excepté que les chambres du gouverneur-général et du chapelain sont alimentées par le tuyau de 3 pouces qui descend à la cuisine.

En outre des principaux tuyaux et branchements ci-dessus énumérés, il y en a un grand nombre de plus petits qui aboutissent aux lave-mains des différentes chambres, aux cabinets d'aisance, urinoirs, etc., dans tout l'édifice.

Dans les mansardes, il y a cinq fontaines ou tuyaux à clé qui peuvent servir dans les cas d'incendie. L'un d'eux se trouve sous le principal réservoir, un autre dans chacune des tours qui avoisinent les entrées des députés, et un dans la tour Nord-Est; tous quatre communiquent ditectement aux réservoirs. Le cinquième est vis-à-vis la tour principale, et part du tuyau principal de 4 pouces.

Au premier étage il y a deux de ces fontaines à incendie : l'une est posée le long de la galerie Ouest de la Chambre des Communes, et l'autre le long de la galerie Est de la Chambre du Sénat.

Il y en a quatre au rez-de-chaussée : une à l'extrémité Est de chaque garde-robe, et une dans le corridor d'entrée de chacun des fumoirs.

Il y en a aussi quatre dans le soubassement, situées au-dessous de celles du rez-de-chaussée. Ainsi, il y a 15 fontaines reliées aux tuyaux d'alimentation d'eau.

Un tuyau de 1½ pouce part du principal tuyau de 4 pouces des mansardes, descend dans un conduit, passe sous l'escalier du vestibule et entre dans le bâtiment des chaudières à travers une ouverture cintrée pratiquée dans le mur Sud. Il est alors arrangé de manière à se décharger soit dans une des citernes, soit dans les chaudières, suivant les besoins.

Le tuyau de trois pouces qui part de la pompe à vapeur passe à travers le mur Sud du bâtiment des chaudières et monte dans un conduit jusqu'aux mansardes, où il se divise en deux branchements de 3 pouces qui aboutissent aux plafonds des salles de séances. Il y a deux clés à chaque branchement : une à l'intérieur et une à l'extérieur du coupe-feu placé à l'extrémité des Chambres.

ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS.

Edifice de l'Est.—La conduite de 4 pouces qui part de l'extrémité Est des édifices du parlement passe en arrière de celui-ci, et y entre par le mur Nord du bâtiment des chaudières. Elle longe ensuite le mur Est, et entre en décrivant une courbe, par une ouverture cintrée pratiquée dans le mur Sud, dans une chambre voisine, d'où elle est prolongée le long du parquet du soubassement jusqu'au mur Nord de la tour principale. Elle s'élève verticalement de cet endroit jusqu'aux mansardes, en passant à travers le mur par une ouverture cintrée, et se décharge dans le réservoir placé dans cette tour, immédiatement au-dessus du vestibule principal.

Ce réservoir a 18 pieds de diamètre et 10 pieds de profondeur ; il est supporté sur deux poutres d'assemblage appuyées sur deux arcades en briques, partant des angles de la tour principale.

Il y a aussi un réservoir dans la tour Nord-Ouest, au-dessus de l'entrée du Conseil Exécutif. Celui-ci a 12 pieds de diamètre au fond, 12 pieds 6 pouces au bord, et 7 pieds de profondeur ; il est aussi supporté par des arcades en briques. Celui de la tour de l'Est, dans l'aile du département de l'agriculture, est de forme ovale ; il a 113 pieds carrés de superficie horizontale, 10 pieds 8 pouces de profondeur, et est supporté de la même manière que les autres. Les bords de ces trois réservoirs sont au même niveau, et à 23 pieds au-dessous de ceux des édifices du parlement. Leur capacité totale est de 27,500 gallons. Ils sont tous reliés ensemble par des tuyaux de 2 pouces, indépendants les uns des autres, qui servent à égaliser le niveau de l'eau qu'ils contiennent, et sont aussi munis de tuyaux de 4 pouces, d'où l'eau est distribuée dans les différents lave-mains, cabinets d'aisance, etc., dans tout l'édifice.

Il y a dans le réservoir de réception un tuyau droit ou de décharge de 4 pouces, et une soupape régulatrice à coulisse, mise en mouvement par un flotteur, qui ferme le tuyau alimentaire lorsque le réservoir est plein. Il y a aussi un tuyau droit de 2 pouces dans chacun des autres réservoirs, qui permettent, en les enlevant, de les vider.

Un tuyau de décharge, de 4 pouces, part du réservoir principal et est rejoint dans les mansardes par un branchement de 2 pouces partant de chacun des deux autres. Il descend le long de la conduite, passe sur le dessus de la citerne de réserve, et descend ensuite le long du mur Est du bâtiment des chaudières jusqu'à l'égoût principal.

Les décharges des différents lave-mains se relient à un tuyau de 4 pouces qui suit le plafond du soubassement. Celui-ci plonge vers quatre endroits, où il est assemblé à des tuyaux de même diamètre qui aboutissent aux égoûts extérieurs.

Il y a onze fontaines à incendie dans cet édifice, distribuées comme suit :

Mansardes.—Une à l'entrée de la salle des modèles ; une sous le réservoir de la grande tour ; une à la tête de l'escalier qui part de l'entrée du Gouverneur-Général ; une sous le réservoir de la tour Nord-Ouest.

Premier étage.—Une dans une petite chambre voisine de la salle des modèles, aile du Département de l'Agriculture ; une dans la chambre des messagers du Procureur-Général ; une au-dessus de l'entrée du Conseil Exécutif.

Rez-de-chaussée.—Une dans la chambre des messagers du Receveur-Général ; une dans celle des messagers du Ministre des Finances ; et une dans celle des messagers du Régistraire Provincial.

Soubassement.—Une dans la chambre qui conduit au bâtiment des chaudières.

Edifice de l' Ouest.—La conduite de 4 pouces qui part de l'extrémité Ouest des édifices du Parlement passe dans le côté Nord du bâtiment des chaudières de cet édifice, où elle fait une courbe pour entrer dans la chambre de la citerne, à côté. Elle passe au-dessus de la citerne et se prolonge jusqu'au côté Nord du corridor, près de la tour de l'angle Sud-Est, d'où elle monte verticalement au plafond des mansardes. De là, elle est conduite jusqu'au réservoir de cette tour, qui a 12 pieds de diamètre au fond, 12 pieds 6 pouces au bord, et 7 pieds de profondeur, avec soupape régulatrice et flotteur semblables à ceux décrits pour l'édifice de l'Est.

Il y a un réservoir des mêmes dimensions dans la tour de l'angle Sud-Ouest. Tous deux sont à 8 pieds plus bas que ceux des édifices du parlement, et sont munis de tuyaux droits qui servent à la décharge du surplus d'eau ou à les vider en les enlevant.

Les réservoirs sont reliés par un tuyau de 2 pouces indépendant, ainsi que par un tuyau de distribution de 4 pouces : ce dernier est prolongé au Nord jusqu'à l'extrémité de la façade du quadrangle. Ce tuyau alimente les lave-mains, cabinets d'aisance, etc., des deux façades.

Le réservoir principal a un tuyau de décharge de 4 pouces, qui est rejoint par un tuyau de 2 pouces venant de l'autre, dans les mansardes. Celui-ci descend le long de la conduite jusqu'à un endroit situé en arrière de la cheminée de ventilation ; il fait alors un détour et entre dans le bâtiment des chaudières, pour se prolonger jusqu'à l'égoût qui existe sur le côté Nord de l'édifice.

Les décharges des lave-mains aboutissent à un tuyau de 4 pouces qui fait tout le tour de l'édifice, près du plafond du soubassement. Il plonge aussi à quatre endroits, où il se décharge dans plusieurs tuyaux qui aboutissent à l'égoût en terre cuite.

Il y a onze fontaines à incendie dans cet édifice, distribuées comme suit :—

Mansardes.—Une sous le réservoir de la tour Sud-Ouest ; une au-dessus de l'entrée Sud ; une sous le réservoir de la tour Sud-Est ; une au-dessus de l'entrée de la façade Est.

Premier étage.—Une à l'extrémité Nord du corridor du Département des Travaux Publics ; une au-dessus de l'entrée Sud dans le corridor ; une dans une chambre au-dessus de l'entrée Sud, façade Est.

Rez-de-chaussée.—Une à l'extrémité Nord du corridor du Département de la Milice; une dans une chambre donnant sur le vestibule, entrée Sud; une dans une chambre voisine de l'entrée de la façade Est.

Soubassement.—Une dans la chambre qui aboutit au bâtiment des chaudières.

L'on verra par là que les réservoirs placés dans les tours de tous les édifices ont une capacité totale de 112,500 gallons, et qu'il y a aussi une réserve de 23,400 gallons pour l'usage des chaudières, soit en tout 135,900 gallons.

La longueur des dfférentes espèces de tuyaux employés pour l'approvisionnement de l'eau et du gaz est d'environ 49,000 pieds linéaires, ou au moins 9¼ milles.

L'on s'est efforcé, en faisant la description précédente des édifices et des principaux travaux qui s'y rattachent, d'être aussi concis que possible, tout en n'omettant aucun détail important; mais ces constructions sont tellement vastes, et les détails qui s'y rattachent sont tellement nombreux, qu'il a été impossible d'en donner même une légère esquisse en moins d'espace que celui qui a été employé. Si tout avait été mentionné, ce rapport aurait été inévitablement beaucoup plus long. L'on croit, cependant, que les renseignements qu'il contient permettront de se former une idée assez exacte de leur apparence extérieure, de leur étendue et de leurs dispositions intérieures.

ETAT indiquant les sommes annuellement dépensées à l'égard de la construction des édifices publics à Outaouais, depuis leur commencement en 1859 jusqu'au 30 juin 1867 :—

Dépensé du	1er mai 1859 au 31 décembre	1859	$ 10,052	97
Do	1er jan. 1860 au 31 décembre	1860	423,141	88
Do	1er jan. 1861 au 31 décembre	1861	655,149	45
Do	1er jan. 1862 au 31 décembre	1862	17,739	33
Do	1er jan. 1863 au 31 décembre	1863	248,347	68
Do	1er jan. 1864 au 30 juin	1864	158,980	95
Do	1er juil. 1864 au 30 juin	1865	557,682	91
Do	1er juil. 1865 au 30 juin	1866	307,051	43
Do	1er juil. 1866 au 30 juin	1867	345,834	98
	Total		$2,723,981	58

En recourant à la première partie de ce rapport, l'on verra que le crédit ouvert pour la construction des édifices était de $900,000, et qu'en différents temps depuis cette époque, la législature a voté de nouvelles sommes pour leur achèvement, s'élevant à $1,988,344.30, portant ainsi le total voté à la somme de $2,888,344.30. Sur cette somme, il avait été dépensé, au 1er juillet 1867, $2,723,981.28,—ce qui laissait une balance en caisse, à cette date, de $164,363.02.

Il est bon de dire, cependant, que sous le chapitre des dépenses sont comprises une somme de $132,221.47 pour ameublement et tapis des différents édifices, et de $19,566.87 pour combustible, faisant en tout $151,788.34 que l'on ne peut regarder comme imputables au compte de construction.

L'administration et le coût des édifices ont fait à plusieurs reprises le sujet d'enquêtes instituées par le gouvernement, et le département se trouve en possession de différents rapperts explicatoires et autres documents qui ne laissent absolument rien dans l'ombre. Il suffira donc pour le moment de mentionner les principales causes qui ont contribué à rendre la dépense réelle aussi disproportionnée à celle que l'on avait d'abord eu l'intention d'y consacrer.

1° Les dessins préparés pour les édifices paraissent avoir été recommandés principalement à cause de leur mérite architectural, et adoptés sans que le gouvernement eût été mis en possesion d'aucunes données qui pussent lui permettre de juger du coût approximatif de leur exécution.

2° Les plans furent établis sur une ligne de fondation horizontale imaginaire, et à peu près sans dispositions pour le chauffage et la ventilation. Des soumissions basées sur ces plans incomplets furent reçues, et les travaux adjugés à prix fixe.

3° Le site choisi ayant une surface très irrégulière, et chaque édifice couvrant une superficie considérable, l'on s'aperçut dès le début que pour asseoir des fondations convenables, il fallait de bien plus grands travaux que ceux indiqués sur les plans qui avaient servi de base aux contrats.

4° Après que les contrats eurent été passés pour la construction des édifices, le système de chauffage et de ventilation actuel fut adopté. Cela entraîna de nombreux changements dans les travaux stipulés par les contrats pour l'intérieur des édifices.

5° Ce mode de chauffage et de ventilation exigea de grands travaux, tout à fait en dehors des stipulations des contrats, et pour lesquels il ne fut soumis aucune estimation de leur coût probable.

Ces travaux consistèrent principalement dans la construction de grands bâtiments de chaudières, enfoncés à 10 pieds dans le roc au-dessous du parquet des soubassements ; l'excavation de tranchées à une profondeur correspondante pour les principaux égoûts ; la construction de nombreux canaux de prise d'air qui, pour la plupart, furent prolongés en dehors des édifices jusqu'au bord de la côte ; la construction de voûtes calorifères et de hautes cheminées de fumée ; ainsi qu'un grand nombre d'affaires de détail qui, bien que peu importantes prises isolément, forment ensemble un appoint très considérable en sus de ce qui vient d'être énuméré.

6° Tous les soubassements furent creusés, et la plus grande partie d'entre eux disposés en chambres, tandis que le plan primitif ne comportait l'emploi que d'une partie des soubassements. Ce changement exigea, pour les édifices des départements, des murs de tranchées d'enceinte afin de protéger les fenêtres pratiquées pour l'admission de la lumière.

7° Il fut décidé de remplacer la pierre calcaire des environs par le grès de Nepean pour les façades extérieures de tous les édifices, plusieurs mois après que les travaux eurent été commencés.

8° Les planchers des mansardes furent faits à l'épreuve du feu, au moyen de solives en fer et de béton, ce qui n'était pas compris dans le premier contrat.

9° La position de l'édifice de l'Est fut changée, et sa superficie augmentée, par la construction de l'aile du Département de l'Agriculture.

La grande tour des édifices du parlement fut prolongée en avant; l'épaisseur des murs et arcs-buttants de la bibliothèque fut augmentée, etc., etc.

D'après ce qui précède, il devient évident que l'on manquait de renseignements d'une nature très importante lorsque les plans furent approuvés en premier lieu, et que de nombreux changements furent opérés, et de grands travaux supplémentaires exécutés sans que l'on sût ce qu'ils coûteraient ou l'effet qu'ils auraient sur les contrats alors existants. En même temps, l'événement a clairement prouvé que les soumissions acceptées ne représentaient pas même approximativement la valeur réelle des travaux compris dans les plans primitifs.

Cela suscita dès le début des difficultés qui augmentèrent à mesure que les travaux avançaient, et il en résulta des complications qui rendirent extrêmement difficile un règlement équitable avec les entrepreneurs.

Ces difficultés n'auraient probablement pas eu lieu si l'on eût eu des renseignements complets dès le commencement, car alors on aurait pu prendre des arrangements convenables ; et, en outre, le gouvernement aurait pu déterminer d'avance si des travaux de cet ordre d'architecture et de cette importance devaient être entrepris, ou si l'on devait construire des édifices dont le coût se serait au moins rapproché de la somme que l'on voulait y affecter.

Il est vrai, sans doute, que dans la construction de grands édifices comme ceux-ci, il survient généralement des causes de dépenses imprévues qui en grossissent le coût au-delà de la somme présumée ; mais, néanmoins, il est regrettable que la nature du site choisi pour les édifices n'ait pas été parfaitement constatée dès l'abord. Il aurait aussi mieux

valu que le système de chauffage et de ventilation, qui devait entraîner des frais aussi considérables, fût soigneusement étudié d'avance, et s'il eût été approuvé, après que son coût probable eût été soumis, il aurait dû être compris dans les plans avant que les soumissions ne fussent demandées, parce qu'un grand nombre de conduits aérifères, d'enclaves pour la pose des serpentins de vapeur, etc., durent être pratiqués ultérieurement dans les murs, et qu'il fallut prendre des dispositions pour la construction des canaux de prise d'air frais et des voûtes calorifères. C'est ainsi que les travaux intérieurs stipulés par les contrats durent être tellement changés que les entrepreneurs prétendirent qu'il était presque impossible de distinguer les " travaux entrepris " des " travaux supplémentaires." En outre, une grande partie des travaux relatifs au chauffage et à la ventilation étaient tellement situés qu'il fallut les exécuter avant que ceux stipulés par les contrats pussent être commencés ; en sorte que lorsque le crédit voté en 1857 eut été épuisé, et que les travaux eurent été suspendus en 1861, l'on s'aperçut qu'une somme au moins égale à celle payée en vertu des contrats avait été dépensée en travaux de surcroît.

A cette époque, les murs extérieurs des édifices des départements étaient rendus à la hauteur de la grande corniche, et la principale partie des édifices était couverte, mais l'ardoise n'y était pas posée. Les tours étaient rendues à la même hauteur que les murs principaux.

La façade Sud et les ailes des édifices du parlement étaient aussi rendues au niveau de la grande corniche, et les murs intérieurs étaient considérablement avancés ; mais aucune partie du toit permanent n'était posée. Les murs de fondation de la bibliothèque étaient rendus à la plinthe, et les ouvrages extérieurs en partie exécutés.

Les entrepreneurs ayant préparé et livré une grande quantité de matériaux lorsque les travaux furent arrêtés, et ayant l'outillage nécessaire sur les lieux, le gouvernement jugea qu'il valait mieux leur offrir d'abord d'achever les édifices, comme le recommandait la commission d'enquête, et cette proposition ayant été acceptée, l'ouvrage fut repris en mai 1863, sur une base qui obviait à beaucoup de difficultés éprouvées jusque-là, en ce que les différentes espèces de travaux faits étaient mesurés et payés d'après un tarif de prix stipulés, et à des prix proportionnés pour les ouvrages auxquels le tarif annexé aux contrats ne s'appliquait pas directement.

Les édifices des départements furent donc terminés en 1866, et une liquidation définitive pour les travaux faits en vertu des seconds contrats fut faite promptement et d'une manière satisfaisante.

Le contrat passé pour la construction de l'édifice du parlement reste cependant encore en force, car la partie supérieure de la grande tour n'est pas encore terminée, et la bibliothèque, comme on l'a dit plus haut, n'est rendue qu'à quelques pieds plus haut que le toit de l'auvent qui en entoure la partie centrale. Avec ces exceptions, tout l'édifice est achevé.

En prenant en considération les nombreuses difficultés qui ont environné la construction de ces édifices, provenant en grande partie des causes mentionnées plus haut, il est néanmoins satisfaisant de pouvoir dire que l'ouvrage a généralement été fait d'une manière solide, et à des prix que l'on ne peut, sous les circonstances, taxer d'exagérés.

Les dispositions intérieures paraissent répondre parfaitement aux besoins du service ; les différents appartements sont convenablement installés, et l'on y a introduit quelques-unes des meilleures améliorations modernes. La Chambre des Communes a été adaptée à l'accroissement du nombre de ses membres ; de nouveaux moyens de ventilation y ont été établis, et l'on a aussi essayé d'en améliorer les propriétés accoustiques. La disposition primitive des siéges des membres du Sénat n'a pas été dérangée, mais on y en a ajouté quelques-uns.

L'effet extérieur de ce groupe d'édifices est considérablement accru par la beauté naturelle et l'élévation de leur site, qui les fait apercevoir de toutes les parties du pays environnant, en sorte qu'en approchant dans n'importe quelle direction, leur massif irrégulier et leurs nombreuses tours offrent un coup-d'œil pittoresque et constamment changeant. Sur examen plus minitieux, leurs vastes proportions, leurs ornements et leur mérite architectural deviennent apparents ; et, enfin, ils peuvent être certainement classés au nombre des meilleurs échantillons du style gothique ogival de ce continent.

TRAVAUX INACHEVÉS.

Le dessin primitif préparé pour la bibliothèque du parlement comportait la construction d'un toit voûté, dont les chevrons de croupe devaient être en pierre de taille, et les espaces intermédiaires devaient être remplis en briques convexes ; les chevrons devaient être supportés par des colonnes de marbre, reposant sur des encorbellements semblables ; la voûte devait avoir 42 pieds de hauteur, et la naissance de voûte devait être à 40 pieds au-dessus du plancher. Au centre de la voussure, il doit y avoir une ouverture d'au moins 30 pieds de diamètre, les principaux chevrons de voûte devant être disposés de manière à toucher sa circonférence et continuer sur un plan vertical entre les impostes. Cette ouverture doit être surmontée d'une lanterne voûtée de 42 pieds de hauteur, dont le faîte sera à 124 pieds au-dessus du niveau du plancher.

La bibliothèque doit être circulaire à l'intérieur, et de 90 pieds de diamètre. Le mur d'enceinte a environ 4 pieds d'épaisseur, et sa face extérieure forme un polygone à 16 pans, à chacun des angles duquel il y a un arc-boutant volant, enjambant le toit de l'auvent et rejoignant le mur d'enceinte à une hauteur calculée pour résister à la poussée du toit voûté. Cette poussée se fera dans la direction de la plus grande résistance, et toutes les précautions paraissent avoir été prises pour assurer la solidité de la voûte. Le dessin est hardi dans son ensemble, et s'il est complètement exécuté, il produira sans aucun doute un très bon effet.

Cependant, il est à craindre, à cause de la grande portée de la voûte et de la pesanteur des matériaux qui y seront employés, ainsi que celles de la haute lanterne qui la surmontera (la partie centrale étant vide) que la moindre imperfection dans l'ouvrage n'ait de graves conséquences. Mais, sans exprimer une opinion décisive sur l'à-propos d'adopter ou de changer le plan actuel, il serait bon d'examiner si l'on ne pourrait pas atteindre le même but avec plus de sûreté en construisant un toit en fer, surtout en vue du fait que l'on ne pourrait se procurer de la pierre des dimensions requises pour un toit voûté de cette portée (si on pouvait même se la procurer) qu'avec beaucoup de travail et de frais. De fait, l'on pourrait construire un plafond en forme de dôme et en bois, qui répondrait parfaitement au but, parce que la grande hauteur à laquelle il se trouverait du plancher le mettrait hors des atteintes d'un incendie à l'intérieur, tandis que le toit extérieur (qu'il faudra faire dans tous le cas) étant couvert en ardoise et en tôle galvanisée, protégerait efficacement l'extérieur de l'édifice.

Le toit da la tour principale n'a pas encore été commencé; on se propose de le construire en bois, de le couvrir en ferblanc ou en tôle galvanisée, de lui donner la forme octogone, allant en cône jusqu'à la plateforme du faîte, qui sera à 52 pieds 6 pouces au-dessus des pinacles des angles, et à environ 208 pieds au-dessus du niveau de la terrasse. Elle sera surmontée d'un couronnement en fer forgé, dont les dimensions n'ont pas encore été déterminées.

Le coût de ces ouvrages est approximativement évalué à $185,000.

Il n'a été encore rien fait à l'égard du clôturage permanent, ou de l'ornementation du terrain; les chemins n'ont pas, non plus, été prolongés aussi loin qu'il le faudrait.

Les dépenses à cet égard dépendront nécessairement de la nature des ouvrages que l'on entreprendra ; mais l'on suppose que l'on fera une clôture convenable le long de la rue Wellington, sur un espace de 1,750 pieds. On pourrait y construire un mur d'environ 3 pieds 6 pouces de hauteur au-dessus du niveau de la rue, de bonne maçonnerie, avec chaperon en pierre de taille, surmonté d'un grillage décoratif en fer forgé, avec portes aux différentes entrées. Les parties les plus élevées du terrain le long de cette rue devraient être réduites en pente, en se terminant au mur d'arrière, où l'on devrait construire un bon égoût. Une clôture et un égoût semblables pourraient être prolongés sur le côté Est de la rue Bank, jusqu'au bord du côteau. Il serait bon aussi qu'une clôture fût construite au bord du cap, de manière à compléter l'enceinte du terrain.

Le carré seul a été nivelé ; les autres parties n'ont pas encore été touchées, et comme la surface est très irrégulière en beaucoup d'endroits, il est important que l'on prenne des mesures pour lui donner au moins un certain degré d'uniformité. Pour cela, il serait bon que l'on adoptât un plan général avant que les travaux ne fussent commencés.

La question d'établir un système efficace d'administration pour tous les édifices sous un même chef, a été fréquemment soumise à l'attention du département. Cela a été recommandé pour la raison que des édifices de cette étendue et de cette nature exigeront

des dépenses annuelles considérables pour leur entretien, qui pourraient être plus judicieusement appliquées par une personne dont la seule besogne serait d'entretenir en bon état les édifices et les travaux qui s'y rattachent, ainsi que le terrain, lorsque les améliorations y seront faites, que si ce service était confié à plusieurs personnes ayant d'autres devoirs à remplir.

Il sera toujours difficile de tenir imperméables les nombreuses platformes, noues, etc., des toits, parceque les couvertures en métal de ces parties se dilatent et se contractent considérablement pendant les extrêmes de chaleur et de froid. Cela seul exigera l'attention d'un ouvrier sous la direction d'un homme pratique.

Si l'on permet à la glace ou à la neige de s'amasser dans les noues, l'eau est refoulée, lorsque survient un dégel subit, sous les ardoises et pénètre dans l'édifice ; et dans les endroits où il se trouve un toit bas à côté d'un autre plus élevé, la glace, si on la laisse se former, se détache pendant les dégels et endommage le toit inférieur en tombant.

Il faut donc enlever la neige d'une grande partie des toits durant l'hiver, et l'accomplissement de ce service ne devrait être confié qu'à des hommes soigneux, car les couvertures en ardoise et en métal ont déjà été endommagées par des personnes négligentes ou inhabiles.

La saillie des toits est très petite, et comme il n'y a pas de gouttières, l'eau tombe directement sur les murs des soubassements, et l'action alternative de l'eau et de la gelée en enlève le mortier, qu'il faut renouveler de temps en temps.

Il faudra aussi veiller au bon fonctionnement des égoûts et à de nombreuses autres affaires de l'extérieur, outre les importants devoirs de surveiller les immenses appareils de chauffage et de ventilation, les travaux qui se relient à l'approvisionnement et à la distribution de l'eau, le service du gaz, de la sonnerie électrique, etc., qui tous exigeraient l'attention constante d'un homme énergique et capable, par l'entremise duquel toutes les dépenses pourraient être faites.

L'on croit que les renseignements demandés sur les affaires relatives aux édifices publics ont été fournis d'une manière assez détaillée pour que l'on puisse facilement comprendre tous les importants sujets qui s'y rattachent.

Si, cependant, l'on avait besoin d'autres détails, ils pourraient probablement être obtenus en consultant les nombreux rapports et lettres qui sont en la possession du département.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,
Ingénieur-en-Chef.

APPENDICE No. 22.

(No. 1,280.)

RAPPORT DE F. P. RUBIDGE, ARCHITECTE ET SOUS-INGENIEUR.

DESCRIPTION DE L'ANCIEN ET DU NOUVEL EDIFICE DE RIDEAU HALL, RESIDENCE DU GOUVERNEUR-GENERAL.

F. Braun, Ecuier.,
Secrétaire des Travaux Publics.

Outaouais, 17 octobre 1867.

Monsieur,—Renvoyant à mon rapport précédent—imprimé sous le No. 14, comme appendice annexé au rapport officiel d'un commissaire antérieur, soumis à la législature pour l'année 1865,—pour la description de la propriété désignée sous le nom de "Rideau Hall," située dans le canton de Gloucester, à environ deux milles de distance des édifices du parlement,—rapport dans lequel je disais que l'on était sur le point d'entreprendre de nombreuses augmentations et améliorations à la propriété, afin d'en faire une résidence digne du gouverneur-général du Canada,—j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre une description succincte des édifices ajoutés à la maison primitive, et des offices, écuries et autres bâtiments nouvellement construits. Je ferai aussi légèrement allusion à l'amélioration général du terrain et des dépendances qui y sont attachées. Le tout est maintenant achevé, meublé, installé et préparé, et Son Excelience l'occupe avec sa famille, sa suite et ses domestiques.

L'ancienne et simple maison en pierre, autrefois occupée par feu l'honorable Thomas MacKay, n'ayant qu'une étendue superficielle de 3,700 pieds, ne contenait que onze pièces en tout, la plupart de très petites dimensions. A cette maison un nouveau corps de bâtiment et une aile pour les domestiques, construits en pierre calcaire taillée et piquée, couvrant 10,200 pieds de superficie, ou environ trois fois la grandeur de l'ancienne bâtisse, ont ajouté environ quarante-neuf pièces de plus au château, très vastes pour la plupart. Le nombre total des pièces de Rideau Hall se trouve donc aujourd'hui porté à soixante, sans compter les mansardes. Il y a aussi trois chambres de bains, huit cabinets d'aisance, une grande citerne placée sur le toit pour l'eau de pluie et de puits, contenant environ 2,500 gallons d'eau, que l'on y fait monter tous les jours du soubassement au moyen d'une pompe. Des tuyaux à eau chaude et froide sont aussi posés dans toutes les chambres du premier étage, ainsi que dans les offices et cuisines du rez-de-chaussée.

Au Sud du château, et y communiquant par la galerie couverte de devant au moyen d'un porche fermé, il y a une serre de 56 pieds de longueur par 36 de largeur. A peu de distance de celle-ci, il a été construit une nouvelle serre à vignes de 100 pieds de longueur, que l'on a rempli d'une variété de vignes choisies. Ces deux serres sont chauffées au moyen de tuyaux a vapeur. Deux petites bâtisses en briques sont construites près des serres, et servent au jardinier pour la mise en pots des plantes et pour sa chaudière à vapeur.

Le public entre dans le château par une porte cochère extérieure qui précède une vaste salle, de 42 pieds 6 pouces par 18 pieds 6 pouces, formée de l'aile Nord de l'ancienne maison, —la résidence de la famille se trouvant dans le nouvel édifice, dont la façade donne sur la pelouse vers l'Ouest.

Toutes les pièces et corridors de Rideau Hall ont été dernièrement couverts de tapis, et meublés dans un très joli style moderne de meubles fort bien finis, faits en différents bois canadiens et autres, par les célèbres fabricants Jacques et Hay, de Toronto, James Thompson, de Montréal, et William Drum, de Québec.

Les salles, chambres, passages et escaliers sont tapissés de joli papier peint, et ornés de moulures dorées dans les pièces supérieures. Ces dernières varient en superficie de 40 x 25 pieds à des dimensions moindres, et bien que mes instructions ne comportaient pas la construction d'une salle de bal proprement dite, l'étendue des salles de réception, ouvrant les unes sur les autres, et la grande largeur des corridors permettent d'y recevoir une nombreuse compagnie.

En faisant préparer Rideau Hall comme résidence du Gouverneur-Général, les intentions du département se bornaient à procurer un ample espace, de la commodité, une abondante lumière partout, une bonne ventilation et un mode de chauffage simple, combinés avec la plus stricte économie dans les dépenses; et je suis heureux de pouvoir dire que ces différents buts ont été heureusement atteints, et que l'on s'en est déclaré parfaitement satisfait tout récemment, en très haut lieu.

Les écuries et remises sont de vastes bâtisses en bois capables de recevoir quatorze chevaux, munies de quatre boîtes mobiles, d'appartements pour les harnais, de greniers pour les grains, d'appartements pour le cocher et le groom, et de grands greniers à foin.

Il y a aussi une glacière, une remise à voitures d'hiver, et une étable à vaches, formant la rangée Nord des bâtiments; il y a de plus une bâtisse en pierre distincte dernièrement mise en ordre et qui sert de buanderie.

A l'Est des écuries il y a un grand manége, un atelier de menuiserie, et une remise pour y placer les châssis-doubles et jalousies, les poêles, etc. Un nouveau corps de garde a été construit pour les soldats en faction, près de la porte cochère qui se trouve en arrière de Rideau Hall; et, enfin, l'on a construit une jolie résidence, de 55 pieds par 45, en briques rouges, contenant 14 pièces, entourée d'une galerie sur trois côtés, et située à 720 pieds au Sud de l'édifice principal. L'intérieur en est tapissé, peint et très bien fini, et elle est occupée par Denis Godley, écr., secrétaire particulier du Gouverneur-Général.

Il a fallu faire de très grandes dépenses en creusant le roc afin d'obtenir une bonne alimentation d'eau de source pure pour la consommation des habitants du château, et l'on a aussi parfaitement égoutté tout le terrain humide qui entoure le château et ses dépendances, ainsi que les plantations là où il se trouvait des mares d'eau. Toute la propriété a été entourée d'une haute clôture de parc en grillage, et une nouvelle porte cochère donne entrée sur la nouvelle avenue qui conduit au château.

Les amélioratioms faites aux terrains qui dépendent de la propriété ont aussi été très considérables. Ainsi, l'on a fait et entouré un nouveau jardin potager; nivelé et recouvert de gazon un morceau de terrain pour en faire un champ de *cricket*; planté une rangée d'arbres forestiers et à feuillage toujours vert sur les limites de la propriété,—ce qui devra être continué cet automne;—entouré d'une clôture en cèdre les paturages, les champs et les chemins; construit une nouvelle avenue et une nouvelle promenade carossable; macadamisé et couvert de gravier cette promenade et d'autres chemins; fait de nouveaux chemins conduisant aux écuries et à la résidence du secrétaire, ce qui fait en tout environ un mille de nouveaux chemins; et, de plus, on a abattu, déblayé et nivelé au moins deux milles de chemin de pied dans les terrains boisés et autour de la propriété; on les a aussi ensablés, et ils forment aujourd'hui des promenades solitaires et sinueuses très agréables. Toutes ces améliorations ont été faites d'une manière judicieuse et élégante sous la direction de M. Alpine Grant, jardinier paysagiste, demeurant sur les lieux.

Les travaux qu'il faudra probablement encore faire à Rideau Hall avant longtemps, en conséquence de ce que l'on a tout récemment affermé plusieurs acres de terrain faisant face à la rivière et s'étendant depuis les nouvelles portes jusqu'à une baie de l'Outaouais, seront: une nouvelle loge de portier, des piliers en pierre et portes de fer, et clôturer plus ou moins la nouvelle propriété; il faudra aussi prolonger la nouvelle galerie couverte autour de la façade circulaire de l'ancienne bâtisse; construire un hangar à bois, des bâtiments, et poser une clôture en arrière du cottage de M. Godley; faire un caveau sous le manége actuel, à l'épreuve de la gelée, et compléter les clôtures en pieux de cèdre, etc.

Un établissement aussi considérable doit nécessairement exiger, pendant un certain temps encore, la présence d'ouvriers pour terminer les choses incomplètes ou inachevées et faire les changements qui se présentent constamment, ainsi que pour mettre tout en bon état. Il faudra aussi un certain nombre de journaliers pour charroyer l'eau de la rivière et remplir les réservoirs à mesure qu'ils se vident, et pour pomper l'eau dans les citernes du toit afin de subvenir à la grande consommation du château, des écuries et de la buanderie,—le puits de la cuisine fournissant assez d'eau potable pour tout le château. Il faudra aussi des hommes pour enlever la neige des toits et plate-formes, ainsi qu'autour des bâtiments et devant les portes, pour transporter les meubles quand on les change de place, etc.

D'ici à quelque temps, il faudra constamment employer un menuisier pour poser et descendre les châssis-doubles et les jalousies, retoucher les portes et fenêtres lorsqu'elles

ne fermeront pas bien, et faire toutes sortes de petits ouvrages et changements que l'on demandera immédiatement, comme la chose arrive toujours dans un nouvel édifice de la grandeur de Rideau Hall avec ses nombreuses dépendances.

Je me permettrai donc de suggérer, tant en vue des nouveaux travaux qu'il faudra faire bientôt, que pour les réparations et le bon entretien de Rideau Hall, qu'un ou deux menuisiers et journaliers soient engagés, sous la direction du commis actuel des travaux, pour un temps limité ou tant que l'on aura besoin de leurs services, comme on l'a trouvé nécessaire à l'égard de Spencer Wood, près Québec.

Les dépenses nécessitées de temps à autre pour les réparations, additions, ameublement et installation de Rideau Hall, de ses accessoires et dépendances, ainsi que pour le drainage, le clôturage, le chauffage, la garde, la surveillance et l'assurance des édifices, l'amélioration des terrains, jardins et promenades, se trouvent portées dans l'état financier fourni par le comptable du département et annexé au rapport de l'honorable ministre des travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. P. RUBIDGE,

Sous-Ingénieur, D. T. P

APPENDICE No. 23.

(No. 911.)

RAPPORT DE G. F. BAILLAIRGÉ, I. C.

DESCRIPTION DES EDIFICES PUBLICS CONSTRUITS OU AMELIORES PAR LE DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Outaouais, 25 Septembre 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Département des Travaux Publics,

MONSIEUR,—Le présent rapport relatif aux édifices publics construits ou améliorés sous la direction du Département des Travaux Publics, a été fait à la demande du sous-commissaire.

Avant d'entrer dans la description de ces édifices, je vais relater les principales circonstances qui, à différentes périodes, ont donné lieu à la construction des Hôtels du Parlement et du Gouvernement en diverses localités de la province.

Québec, qui fut fondée en 1608 par Samuel de Champlain, a été le siége du gouvernement du Canada sous la domination française.

Le château St. Louis, qui se trouvait sur l'emplacement actuel du boulevard ou terrasse Durham, a été la résidence des gouverneurs français depuis le temps de sa construction vers 1624 jusqu'à la prise de Québec par les Anglais, en 1629, et ensuite, à compter de l'époque où cette cité fut rendue à la France, en 1632, jusqu'à sa capitulation, le 18 septembre 1759.

Le Canada devenu colonie anglaise, Québec fut encore la capitale de toute la province, appelée alors, province de Québec, jusqu'en 1791.

En 1791, par un acte du parlement impérial, cette province fut divisée en deux sections sous les dénominations de Haut et Bas-Canada. La population du Haut-Canada était alors estimée à 20,000, et celle du Bas-Canada à environ 130,000.

Le siége du gouvernement fut ensuite établi dans la ville de Newark, appelée maintenant Niagara, pour la province supérieure, et à Québec pour la province inférieure.

Comme Newark se trouvait à la portée d'un fort américain, situé de l'autre côté de la rivière Niagara, la ville d'York, aujourd'hui Toronto, qui a été fondée vers 1794, fut choisie comme capitale du Haut-Canada. Des édifices appropriés à un parlement y furent érigés et la législature s'assembla pour la première fois à York le 6 juin 1797.

L'Evêché de Québec, construit vers 1688 sur l'emplacement actuel de l'hôtel du parlement, fut loué pour y tenir les séances de l'assemblée et du conseil législatifs, pour le Bas-Canada, et la première session de ces deux corps eut lieu le 17 décembre 1792. Le parlement bas-canadien continua à s'assembler à Québec jusqu'en 1838. Le siége du gouvernement fut alors transféré à Montréal, où il est resté jusqu'en 1841.

Le 10 février 1841, l'union des provinces fut décrétée, et le parlement fut convoqué à Kingston pour le 13 juin de la même année.

Montréal a été ensuite choisi comme siége définitif du gouvernement général, et la législature a tenu ses sessions en cette cité de l'été de 1844 à l'été de 1849.

Après l'incendie des édifices du parlement à Montréal, le 25 avril 1849, il fut arrêté que la législature aurait deux sessions à Toronto, et qu'ensuite elle alternerait entre Québec et Toronto, faisant un séjour de quatre ans dans chaque ville.

Le siége du gouvernement fut transféré dans l'automne de 1849 à Toronto, et transporté ensuite à Québec dans l'automne de 1851, où il resta jusqu'à l'automne de 1855. On l'a reporté ensuite à Toronto, et quatre ans après à Québec, où il est resté de l'été de 1859 à l'automne de 1865.

Le système des parlements alternatifs ayant été aboli par un vote de la législature provinciale, le 24 mars 1857, la cité d'Outaouais fut choisie pour être la capitale du Canada,

par sa majesté la Reine, conformément à la requête qui lui avait été adressée de désigner l'endroit où siégerait en permanence le gouvernement des provinces unies. Cette décision fut communiquée au parlement canadien le 16 mars 1858, dans une dépêche du secrétaire des colonies datée du 31 décembre 1857, et en 1860 on commença, en cette cité, la construction du palais législatif et des palais des ministères.

Dans l'automne de 1865, ces édifices ont été déclarés suffisamment terminés pour y recevoir la législature et les bureaux du gouvernement. Le siége du gouvernement a été en conséquence transféré à Outaouais, où le parlement s'est réuni pour la première fois le 8 juin 1866.

Le 1er juillet 1867, Outaouais est devenu la capitale de la Puissance du Canada, laquelle se compose de la province du Haut-Canada, aujourd'hui appelée la province d'Ontario, du Bas-Canada, maintenant appelé province de Québec, et du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Les dimensions des divers édifices décrits dans le présent rapport sont prises en partie des plans et rapports transmis, à diverses époques, au département par son architecte, M. F. P. Rubidge, et par M. P. Gauvreau, qui a le contrôle de la plupart des édifices publics du Bas-Canada.

HOTELS DU PARLEMENT.

HÔTEL DU PARLEMENT A QUÉBEC.

Tel qu'il est aujourd'hui, cet édifice a une façade de 276 pieds. Il est situé à l'extrémité Sud-Est de la Grande Batterie, près de la porte Prescott, et son élévation est d'à-peu-près 150 pieds au-dessus du St. Laurent.

Il se compose d'un principal corps de bâtisse, à deux étages sur rez-de-chaussée, de 60 pieds de front sur 135 de profondeur, et de deux ailes à un étage sur rez-de-chaussée, longues chacune de 108 pieds sur 43 de profondeur.

Il a été construit en 1859 et 1860, au prix de $61,514.77, selon un plan fourni par F. P. Rubidge, architecte du Département. Sa maçonnerie est en brique réfractaire anglaise et sa toiture couverte de ciment Warren et de gravier.

Son emplacement embrasse une superficie de 76,993 pieds français. Le gouvernement a acquis ce terrain de l'évêque catholique de Québec le 1er août 1831, moyennant une rente annuelle perpétuelle et non rachetable de £1,000 sterling ($4,866.67.)

L'évêché érigé sur ce terrain, par monseigneur de St. Valier vers 1688, fut plus tard agrandi et amelioré par les successeurs de ce prélat. En 1743, après la destruction de son château par le feu, l'intendant français en fit sa résidence. Il fut ensuite loué au gouvernement impérial pour la législature du Bas-Canada, avant sa première session, qui s'ouvrit le 17 décembre 1792.

Il se composait alors d'une chapelle occupant le centre du terrain et d'une aile sur la gauche ayant une projection, à angle droit vers le sud-ouest, près de la porte Prescott. Les parements extérieurs de la bâtisse qui avait un étage sur rez-de-chaussée, étaient en pierre de taille. La principale façade regardait le St. Laurent. La chapelle longue de 65 pieds sur 36 de large, avait été disposée comme salle de séance de l'assemblée provinciale.

Devenu possesseur de cette propriété, le gouvernement décida de construire un nouvel hôtel du parlement sur le terrain de l'évêché. L'aile nord-ouest du nouvel édifice fut érigée de 1830 à 1834 sur le terrain choisi pour l'aile nord-ouest de l'évêché. On démolit ensuite la chapelle, et à sa place on érigea de 1833 à 1835 le principal corps de bâtisse dont l'entrée principale se trouvait sous un portique formée de quatre colonnes en pierre de taille, de l'ordre Ionique moderne. Ces colonnes reposaient sur une base de maçonnerie à bossages et refends et supportaient un fronton en pierre de taille. Le principal corps de bâtisse était surmonté d'un dôme. De 1830 à 1836, le prix de revient de l'hôtel du parlement s'est élevé à $67,370.76. La partie terminée du nouvel édifice avec ce qui restait de l'ancien, couvrait les trois côtés d'un parallélogramme, et affectait, par conséquent, la forme que l'on voulait donner à l'évêché. Le plan de cet hôtel a été fourni par MM. Thomas Baillairgé et F. X. Berlinguet, architectes de Québec, et l'édifice fut construit par M. Fortier, maître-maçon, de la même ville.

En 1844, la corporation de Québec obtint possession de l'édifice, dont elle paya la cotisation et l'assurance. Elle fit aussi les frais de le maintenir en bon ordre jusqu'à ce que le gouvernement le reprît.

En 1851 et 1852, l'aile sud-est de l'ancien édifice fut démolie et reconstruite pour la somme de $54,385.43. Le reste de l'édifice subit des améliorations qui coutèrent $7,758.32, et l'ameublement du tout s'éleva à $18,928.13.

Ainsi terminé, le nouvel hôtel du parlement présentait une façade et deux ailes de deux étages sur rez-de-chaussée. Les murs extérieurs étaient en pierre de taille. En 1854, un incendie le détruisit de fond en comble, et, en 1858, ses ruines furent vendues à la corporation de Québec, qui les fit servir à la construction de la halle du marché Champlain.

L'église et le couvent des Sœurs-Grises, que l'on avait disposés pour l'usage de la législature après l'incendie de 1854, furent aussi détruits par le feu et durent être reconstruits aux frais de la province.

Hôtel du Parlement à Montréal.

La halle du marché Ste. Anne, sur la rue McGill et vis-à-vis le couvent des Sœurs-Grises, fut louée le 1er mai 1844 pour l'usage de la législature lors de son départ de Kingston.

Le bail était pour huit ans, au taux de $1,036 pour les trois premières années, et de $6,000 pour le reste du terme.

Les frais de la conversion de la halle du marché en un hôtel du parlement atteignirent le chiffre de $17,282.81, que paya le gouvernement.

Cet édifice fut détruit par le feu le 26 avril 1849. Le siége du gouvernement fut alors transféré à Toronto, où il resta jusqu'en 1851.

C'était une bâtisse en pierre de taille à un étage sur rez-de-chaussée ; sa longeur était de 342 pieds, sa largeur, à chaque extrémité était de 50 pieds, mais au centre, elle était de 58 pieds, sur un front de 46 pieds. Le plan en avait été dressé par MM. Thompson et Wells, architectes, et la construction, qui fut faite par une société d'entrepreneurs, coûta environ $60,000. Après sa destruction par le feu, cet édifice fut remplacé par la nouvelle halle du marché, qui est construite en brique.

EDIFICES POUR LE PARLEMENT ET LES MINISTÈRES A OUTAOUAIS.

Ces édifices consistent en trois bâtisses séparées, érigées sur la rive sud de l'Outaouais, précisément au-dessus du ravin qui forme l'entrée du canal Rideau.

Le site fait partie de la réserve militaire cédée à la Province par le gouvernement impérial et connue autrefois sous le nom de "Barrack Hill." Elevé de 159 pieds environ au-dessus du niveau de la rivière, en été, il commande une vue sur toute la cité et le pays environnant.

Les édifices occupent les cotés nord, est et ouest du site, laissant, au centre, un espace rectangulaire de 600 pieds du nord au sud et 700 pieds de l'est à l'ouest, sur la rue Wellington.

Les murs extérieurs sont à parements bosselés ; la maçonnerie est de grès en assises horizontales et irrégulières avec saillies et écoinçons en pierre de taille de l'Ohio. Les toits sont tronqués et la rampe en est recouverte d'ardoise ; les terrasses des toits sont revêtues de tôle galvanisée et entourées de balustrades ou crêtes décoratives en fer forgé, avec pointes de lances dorées.

Le Palais Législatif, édifice gothique, en grande partie de style anglais moderne, s'élève sur le côté nord du rectangle et offre une façade de 472 pieds de long ; il a deux étages au-dessus du soubassement ; sa largeur est de 370 pieds au centre et de 181 pieds aux ailes principales de l'est et de l'ouest. Les architectes qui en ont donné le plan sont MM. Fuller et Jones de Toronto.

Ce bâtiment n'est pas encore terminé ; la tour centrale au-dessus de l'entrée principale de l'édifice est complétée, à l'exception de la flèche, et s'élève à une hauteur de 156 pieds. La bibliothèque qui communique avec le corps principal, mais est située à une certaine distance en arrière de la tour centrale, n'est pas encore achevée.

Les Palais des Ministères, dont les plans furent dressés par MM. Stent et Laver, architectes, d'Outaouais, sont aussi des édifices gothiques et sont situés sur le côté Est et le côté Ouest du quadrilatère. Chaque bâtisse a une largeur moyenne de 60 pieds et est traversée au centre par un corridor. Elles ont deux étages au-dessus du soubassement ; les toits sont tronqués, recouverts en ardoise sur les rampes et en tôle galvanisée sur les terrasses dont les bords sont ornés de balustrades ou crêtes en fer avec pointes de lances dorées, comme au Palais Législatif.

La bâtisse de l'Est possède deux façades principales, à angle droit ; l'une a 319 pieds de front sur le carré central, l'autre 245 snr la rue Wellington.

La bâtisse à l'Ouest est à peu près de même forme que celle de l'Est, ayant une façade de 220 pieds sur le carré central et une autre de 277 pieds sur la rue Wellington.

On a établi des voies carossables et des trottoirs sur une partie du terrain, c'est-à-dire sur le front des édifices et sur le côté de la rue Wellington, à laquelle ils viennent aboutir. Le reste du terrain doit être embelli au moyen de parterres et d'allées ombragés d'arbres.

MM. Fuller et Jones ont été nommés architectes du palais législatif le 29 novembre 1859, et le même jour MM. Stent et Laver étaient nommés architectes pour les Palais des Ministères. Ils occupèrent cette position jusqu'au 11 avril 1863, époque à laquelle MM. Fuller et Chs. Baillairgé furent nommes architectes-conjoints pour tous les édifices.

M. Thomas McGreevy construisit le Palais Législatif, pour lequel un contrat fut signé le 7 décembre 1859, pour la somme de $348.500 ; MM. Jones, Haycock et Clarke construisirent les Palais des Ministères pour lesquels ils signèrent le contrat, le même jour, pour la somme de $278,810.

Le contrat, pour tous les ouvrages qui se rattachent au chauffage et à la ventilation, fut décerné à M. Charles Garth, de Montréal, le 28 janvier 1860 ; il accordait la somme de $61,285.

Les travaux ayant été suspendus pendant environ 18 mois, on dut passer de nouveaux contrats avec les mêmes personnes, pour compléter l'ouvrage.

Le 20 décembre 1859, on commença à creuser les fondations et à préparer les matériaux de construction ; le 26 avril 1860, on commença la maçonnerie du Palais Législatif, et le 1er septembre 1860 le Prince de Galles posait la pierre angulaire du coin Nord-Est de la chambre du Conseil Législatif. Le Palais des Ministères à l'Est fut commencé le 2 avril 1860, et celui de l'Ouest peu de temps après.

Les travaux ayant été suspendus le 1er octobre 1861, les ouvrages furent abrités temporairement pour l'année suivante. Au printemps de 1863 on se remit à l'œuvre, et les ouvrages furent terminés sauf les exceptions mentionnées.

Ci-suit le coût des édifices au premier juillet 1867 :—

Frais de construction, y compris les sommes adjugées par arbitres aux entrepreneurs, l'installation des appareils de chauffage, de ventilation, la pose des conduits d'eau et de gaz, l'aplanissement du terrain, modifications au Palais Législatif, etc.	$2,363,531.67
Tapis, ameublement et frais d'installation	132,221.57
Sonneries et batteries électriques	5,288.31
Contrôle, sommes adjugées par arbitres aux architectes et sentences arbitrales spéciales	222,940.13
Dépense totale au 1er juillet 1867	$2,723,981.68

Une description détaillée de ces édifices fait l'objet d'un rapport spécial de l'ingénieur en chef (No. 808, 29 août 1867.) (*Voir page* 205 *de l'Appendice.*)

HÔTEL DU PARLEMENT A KINGSTON.

Cet édifice, construit en 1835 pour servir d'hôpital, est situé entre la rue Stewart au Nord, la rue O'Kill à l'Est, et la rue King au Sud, le long du lac Ontario. Sa façade est sur la rue Stewart.

Il est en maçonnerie à assises régulières, avec écoinçons et saillies en pierre de taille. Il a deux étages et un rez-de-chaussée, au-dessus d'un soubassement ; sa toiture est couverte en bardeaux.

En 1841, lorsque Kingston fut choisi pour être la capitale des provinces unies du Haut et du Bas-Canada, cet hôpital fut converti en hôtel du parlement selon le plan dressé par John Browne, architecte de Montréal, et le coût des travaux s'éleva à environ $4,674.

En guise de loyer, le gouvernement eût à payer annuellement, pendant l'occupation de l'édifice, en 1841-42-43, une allocation de $2,000 pour le soutien des malades indigents de la cité de Kingston.

La première session du parlement uni s'ouvrit à Kingston le 13 juin 1841.

HÔTEL DU PARLEMENT A TORONTO.

Ce bâtiment est situé dans la partie Ouest de la cité, sur un lot de 9.44 acres, borné par les rues Front, John, Wellington et Simcoe.

Il est à un étage sur rez-de-chaussée et construit en brique rouge. Son toit tronqué est couvert en bardeaux sur les versants et revêtu de feutre gravelé sur les terrasses ; mais on est en voie de substituer de l'ardoise aux bardeaux.

Il fait face à la rue Front, vers le Sud, et a vue sur le lac Ontario. Sa longueur totale est de 394 pieds. La façade du corps principal a 130¼ sur une profondeur de 89¼ pieds. L'aile Est, dans la direction de la rue Simcoe, est longue de 132$\frac{1}{12}$ pieds, et a 55½ de profondeur ; l'aile Ouest, dans la direction de la rue John, a 131⅔ pieds sur 55½.

En arrière du principal corps de bâtisse se trouve une cour dont les côtés Est et Ouest sont flanqués de deux ailes construites en bois et de 44½ pieds sur 24½ chacune, et au côté Nord, sur la rue Wellington, d'une bâtisse en bois érigée pour la bibliothèque et reposant sur des piliers, lesquels laissent un espace ouvert sous la bâtisse.

L'historique des premiers édifices du parlement de cette cité se trouve ainsi fait dans le *Hand Book of Toronto*, publié en 1858 :—

" Les premiers hôtels du parlement qui furent érigés en 1796, sur un terrain situé près de la prison actuelle, à l'extrémité Est de la cité, se composaient de deux édifices en brique de 40 sur 25 pieds, et séparés l'un de l'autre par un espace de 100 pieds, qui fut plus tard rempli par des constructions additionnelles. Ils avaient quelque prétention à l'élégance, mais ils furent détruits par les Américains lors de la prise de la ville en 1813. Ils furent remplacés en 1820, et dans l'intervalle le gouvernement exerça ses fonctions dans l'édifice situé sur la rue Wellington que le juge en chef Draper occupait alors mais qui est disparu depuis.

" Dans la nuit du 30 décembre 1824, ils furent détruits par le feu. Cet incendie fut attribué à quelque défectuosité dans leur appareil de chauffage, ce qui en Canada a souvent été la cause d'accidents pour les hôtels du parlement. La perte fut estimée à £2,000 ($8,000). Plusieurs journaux et autres documents de la législature y périrent.

" Le parlement se réunit dans l'hôpital, sur la rue King, jusqu'à ce que les édifices actuels fussent érigés ; ces derniers, commencés peu après l'incendie, ne furent achevés qu'en 1830, quatre ans avant que la ville de York fût incorporée sous le nom de Toronto.

" Les plans sont de J. G. Chewett. L'aile Ouest fut construite par MM. Ewart et Parkes ; le corps principal fut commencé par M. Priestman et achevé par M. Joseph Turton."

Après l'union des provinces, le 10 février 1841, le siége du gouvernement haut-canadien fut transféré de Toronto à Kingston, capitale des provinces unies, et y resta jusqu'en 1844, époque où Montréal devint la capitale.

L'hôtel du parlement à Toronto fut plus tard agrandi et amélioré, selon les plans de William Hay, architecte, pour y recevoir la législature lors du transfert du gouvernement de Montréal à Toronto par suite de l'incendie du parlement à Montréal, en avril 1849.

Après le transfert du gouvernement de Toronto à Québec, en 1851, de nouvelles améliorations furent faites à cet édifice pour y recevoir le gouvernement qui retournait de Québec à Toronto en 1855.

La législature étant retournée à Québec pour la deuxième fois, en 1859, il fut permis aux autorités militaires, le 11 juillet 1861, d'occuper l'hôtel du parlement à Toronto comme casernes et quartier des officiers. Sept jours après le feu se déclara dans l'aile Est, mais on parvint à s'en rendre maître avant qu'il causât beaucoup de dommage. Le 24 uillet 1862, un plus grave incendie se déclara dans l'aîle Ouest consumant la toiture et

endommageant beaucoup l'intérieur de l'édifice. Le toit fut reconstruit et l'aile restaurée par les autorités militaires, lesquelles continuèrent à occuper l'édifice jusqu'à l'époque où la possession leur en fut redemandée pour l'usage du gouvernement local de la province d'Ontario, établi le 1er juillet 1867.

Depuis l'union, la plus forte dépense pour l'hôtel du parlement à Toronto et l'hôtel du gouvernement (dont la description est donnée ailleurs) a été encourue de 1849 à 1852, alors qu'elle avait atteint le chiffre de $66,252.40 ; et de 1853 à 1858, époque durant laquelle il fut dépensé $178,063.15.

HOTELS DU GOUVERNEMENT.

SPENCER WOOD, QUÉBEC.

Cette propriété est située à deux milles de la porte St. Louis, sur le chemin menant au Cap-Rouge, sur la rive Nord du St. Laurent.

Elle embrasse une étendue de 60 acres, et a été louée en 1850, avec les bâtisses dessus érigées, de H. Atkinson, écr., pour le terme de quatre ans, à raison de $1,800 par année, pour en faire la résidence du gouverneur-général.

Le gouvernement se réservait le droit d'acquérir cette propriété, au prix de $32,000, dans le cours d'un an à compter du 1er janvier 1851. Il l'acheta en effet peu de temps après qu'il l'eut louée avec dix acres de plus, pour lesquels il eut une somme additionnelle de $8,000 à payer,—ce qui portait le coût total à $40,000.

Une nouvelle aile, des dépendances et un mur d'enceinte en pierre et en brique furent ensuite construits. Ces améliorations furent commencées en 1851 et terminées vers 1856. Total de leur prix de revient, $142,657.70.

En attendant que Spencer Wood pût le recevoir, l'hôtel Albion, avec son ameublement, fut loué pour six mois à compter du, 14 octobre 1851, à raison de $2,000, comme résidence du gouverneur-général.

Dans la soirée du 28 février 1860, toute la partie des bâtiments de Spencer Wood, qu'occupait Son Excellence, fut détruite par le feu. Elle fut reconstruite en 1862-63, entraînant une dépense de $28,015.71.

La description de ces édifices, dans leur état actuel, peut se résumer ainsi :—

Résidence de Son Excellence le gouverneur-général—un édifice en brique à un étage, sur rez-de chaussée, de 185×50 pieds avec une aile de 56×33 pieds, et un toit couvert en bardeaux.

Une bâtisse de pierre en rez-de-chaussée, de 30×15 pieds, pour l'usage des domestiques.

Un pavillon d'été,—de 14×15 pieds, en brique avec toit couvert en ferblanc.

Les autres bâtisses sont en bois, et consistent en une glacière, de 54×20 pieds, une serre de vignes, de 85×18 pieds, un corps de garde de 70×20 pieds, et des écuries et remises, 135×30 pieds et de 90×18.

En 1809, Spencer Wood (alors propriété Powell), était la résidence d'été de Sir James Craig, gouverneur-général du Canada, à qui son amour du faste et son hospitalité princière ont mérité le surnom du " petit-roi ".

CATARACOUI, QUEBEC.

Cette propriété, qui se compose d'une maison de brique et d'autres bâtiments, avec 17½ arpents de terre, est située sur le chemin St. Louis à environ trois milles de la cité de Québec.

Elle a été louée en 1860 de Henry Burstall, écr., au prix de $1,600 par année, pour en faire la résidence de Son Excellence, après l'incendie de Spencer Wood, le 28 février 1860.

Peu après on construisit un corps de garde et une cuisine ; les écuries furent agrandies et les fournaises à air chaud refaites—ce qui coûta $8,781.67.

D'après le marché fait avec son propriétaire, la propriété Cataracoui devait être vendue à l'encan lorsqu'on n'en aurait plus besoin, et si le prix de la vente n'atteignait

pas $20,000, le gouvernement devait payer la balance à M. Burstall. La vente eut lieu en conséquence le 2 février 1863, pour la somme de $12,100, laissant une balance de $7,900, que le gouvernement a payée.

L'ANCIEN CHATEAU ST. LOUIS, QUÉBEC.

Il est maintenant occupé par l'école normale Laval et l'école modèle pour la population catholique romaine de Trois-Rivières, de la partie Est du district de Trois-Rivières et des districts de Québec, Kamouraska et Gaspé.

Il est situé entre le boulevard Durham et la Place d'Armes. Il est long de 102 pieds sur 41 de profondeur, et à un étage sur rez-de-chaussée, avec une aile de 31 sur 22 pieds, aussi à un étage avec rez-de-chausée et une autre aile de 62 sur 23 pieds à deux étages sur rez-de-chaussée.

Les murs extérieurs de cet édifice sont en maçonnerie brute, à l'exception de ceux de l'une des ailes, dont la maçonnerie est à assises rugulières.

L'emplacement qu'occupent le Vieux Château et la terrasse ou le boulevard Durham, embrasse une étendue d'environ 70,000 pieds carrés, laquelle se trouvait autrefois enfermée par les remparts du deuxième fort construit par Samuel de Champlain, en 1623, après que le premier fort, vis-à-vis le *Sault-au-Matelot*, à l'extrémité Nord-Ouest de la grande batterie actuelle, eut été abandonné.

La plus grande partie du boulevard Durham recouvre les fondations de l'ancien château français, qui fut le premier château St. Louis, et que les gouverneurs français habitèrent jusqu'à l'époque de la reddition de Québec, le 18 septembre 1759.

Ce fut Champlain qui, le 1er mai 1624, traça les fondations de cet ancien château, dont la maçonnerie fut commencée cinq jours après ; il remplaçait une ancienne bâtisse érigée sur le même site, pour loger les soldats et autres personnes.

L'édifice érigé par Champlain était de pierre et n'avait que le rez-de-chaussée, hauteur qu'il paraît avoir gardée pendant plus de 67 ans.

Le baron de la Hontan, qui était à Québec en 1690, décrit l'ancien château comme n'ayant alors qu'un rez-de-chaussée.

L'auteur du *Voyage de l'Amérique*, La Potherie, qui visita le Canada en 1698, dit que l'édifice avait un étage sur rez-de-chaussée, avec de hautes mansardes ; qu'il était long de 120 pieds et situé sur le bord d'un précipice de 180 pieds. Il ajoute qu'une des ailes, de 33 pieds de long, n'était pas encore construite.

Charlevoix, qui vint à Québec en octobre 1720, fait mention du château, qu'à cette époque on appelait généralement le fort, comme étant un édifice imposant, ayant deux pavillons et bâti au sommet et sur le bord d'un rocher escarpé dont la vue était cachée par une galerie surplombante avec balcon occupant toute la longueur de l'édifice.

Après la conquête, et pendant une période d'environ 50 ans, il fut habité par les gouverneurs anglais.

Il fut exhaussé d'un étage, réparé et amélioré complètement en 1809, et ces travaux coûtèrent $40,000.

L'édifice ainsi amélioré et que l'on appela alors le " Château Neuf," était couvert en ferblanc, et avait plus de 200 pieds de long sur 40 de profondeur, y compris les ailes à chacune de ses extrémités. Au rez-de-chaussée se trouvait une galerie suspendue au-dessus du précipice, et de laquelle on avait une vue superbe du St. Laurent et des Laurentides jusqu'à une distance d'au-delà de 30 milles vers le Nord-Est.

Cette intéressante relique du passé disparut dans un incendie, le 23 février 1834 ; Lord Aylmer, qui était alors gouverneur du Bas-Canada, l'habitait à cette époque.

Après l'arrivée de Lord Durham, en 1838, ses ruines furent rasées jusqu'à la hauteur des fondations, qui furent nivelées et couvertes d'une plateforme en bois terminée en dehors par une balustrade en fer.

L'emplacement du château incendié devint ainsi un lieu de promenade publique, que l'on a appelé Terrasse Durham. Ce boulevard et les terrains adjacents furent améliorés en 1854 et 1855,—améliorations dont les frais s'élevèrent à $12.444.

Le vieux château, situé vis-à-vis la partie Ouest du boulevard Durham, fut construit entre les années 1800 et 1809. Il a été habité par le gouverneur pendant la restauration de l'ancien château ; il a servi ensuite à des levers, aux jours de réceptions et à des amusements publics jusqu'à l'union des provinces, en 1841.

A cette époque, la corporation de Québec obtint du gouvernement de l'occuper jusqu'à ce que ce dernier en reprît possession, c'est-à-dire de 1851 à 1856. Il fut ensuite disposé pour l'installation des écoles normale et modèle de Québec, qui l'occupèrent depuis leur inauguration, le 12 mai 1857, jusqu'à l'été de 1859. Le gouvernement en reprit alors possession pour divers bureaux du service public. Lors du transport du gouvernment de Québec à Outaouais, dans l'automne de 1865, les départements publics en furent retirés de nouveau, et depuis il est occupé par l'école normale Laval et l'école modèle.

ANCIEN HÔTEL DU GOUVERNEMENT, MONTRÉAL.

Il est actuellement occupé par le bureau du surintendant de l'instruction publique du Bas-Canada, et par les écoles normale et modèle dites Jacques Cartier, pour la population catholique romaine des districts d'Outaouais, Montréal, St. François, la partie Ouest du district de Trois-Rivières et la cité de ce nom.

Cet édifice est situé à une petite distance à l'Est du carré Jacques-Cartier, et sur le côté Sud de la rue Notre-Dame.

Il a 100 pieds de long sur le devant et 51 pieds de profondeur. Il est à un étage sur rez-de-chaussée et en pierre. En arrière, il a une aile de 136 × 30 pieds, en brique et à 3 étages sur rez-de-chaussée. Vers son extrémité Ouest se trouve une bâtisse en pierre de 83 × 25 pieds. à un étage sur rez-de-chaussée, et dont le toit est couvert en tôle.

Les bâtisses en pierre qui sont toutes du même genre de construction datent de temps éloignés. L'aile en brique a été construite en 1847 et 1848.

L'emplacement sur lequel se trouvent ces édifices embrasse une étendue de 55,823 pieds carrés.

Les renseignements suivants sur l'histoire de l'ancien hôtel du gouvernement sont tirés d'un article dû à la plume du Rév. M. Hospice Verreau, principal de l'école normale Jacques-Cartier, et publié dans le *Journal de l'Instruction Publique*, vol. 1, pp. 149 à 151, mars 1857 :—

"Le principal édifice faisant face à la rue Notre-Dame, et connu autrefois sous le nom de Vieux-Château, fut construit par Claude de Ramezay, écr., seigneur de la Gesse, Boisfleurent et Monnoir, chevalier de l'ordre militaire de St. Louis, qui fut d'abord gouverneur de Trois-Rivières et ensuite de Montréal, père de J. B. Nicolas Roch de Ramezay, qui signa le traité de capitulation de Québec.

"Vers 1704, M. de Ramezay, qui avait été fait gouverneur de Montréal l'année précédente, fit l'acquisition de l'emplacement sur lequel, peu de temps après, probablement, il commença à construire son hôtel."

Il paraîtrait qu'en 1721 Charlevoix le visita, et un plan de 1723, aujourd'hui en la possession des Sulpiciens de Montréal, indique sa situation.

Après la mort de M. de Ramzay, en 1724, ses héritiers restèrent possesseurs du château jusqu'en 1745, année où il fut vendu par eux à la "Compagnie des Indes", laquelle en fit son principal entrepôt de commerce de fourrures avec les tribus sauvages du pays.

Bien que cette compagnie ait cessé d'exister vers 1750, l'édifice n'en conserva pas moins son nom jusqu'à la capitulation de Montréal, le 8 septembre 1760, époque après laquelle M. Grant en fit l'acquisition; plus tard, avant le 27 avril 1762, le gouvernement en devint à son tour l'acquéreur.

Après la conquête, il fut choisi comme résidence officielle des gouverneurs, qui le rendirent ainsi à sa première destination.

Pendant l'invasion des Américains, en 1775, il fut occupé par le brigadier-général américain Wooster, et en 1776 par son successeur, Benedict Arnold, lequel y tint conseil avec l'illustre Franklin, les deux Carroll et M. Chase.

Vers 1784 il fut réparé et amélioré par le baron St. Léger, qui l'habita pendant quelque temps. Après lui, il fut de temps à autre habité par les gouverneurs, lorsqu'ils allaient à Montréal.

Quand le conseil spécial fut établi à Montréal—de 1837 à 1841—et après que cette cité fût devenue le siége permanent du gouvernement, qu'elle garda depuis 1843 jusqu'à l'automne de 1849, l'ancien hôtel du gouvernement et ses dépendances furent occupés par les bureaux de l'exécutif. De l'automne de 1849 à l'hiver de 1856, ils servirent de palais de justice et de bureau d'enrégistrement du comté, pendant la construction du nouveau palais de justice.

Depuis la fin de décembre 1856, "le Vieux Château", ou les appartements sur le front de l'édifice, a été occupé par les bureaux du surintendant de l'instruction publique dans le Bas-Canada, et l'aile en arrière par les écoles normale et modèle dites Jacques Cartier, pour la population catholique romaine des districts déjà désignés. L'édifice en pierre, à l'Ouest de l'hôtel du gouvernement, est occupé par le concierge des écoles normale-modèle Jacques-Cartier et par le colonel Ermatinger, chef de la police de Montréal.

L'inauguration de l'école normale Jacques-Cartier a eu lieu dans l'ancien hôtel du gouvernement le 3 mars 1857.

La somme dépensée pour l'aile en brique jusqu'en 1848—année où elle fut terminée—est de $14,395.40. En 1856 et 1857, les frais pour l'installation du département de l'instruction publique, dans cet édifice, s'élevèrent à $5,416.80

Le Tableau ci-joint, pris d'un rapport de J. G. Sippell, I. C. (No. 84,125), fait connaître les dimensions des terrains du gouvernement qui comprennent; l'ancien hôtel du gouvernement, les bâtisses voisines à l'encoignure de la rue Notre-Dame et du carré Jacques-Cartier, et le jardin du gouvernement, sur le côté Nord de la rue Notre-Dame, vis-à-vis ces propriétés.

DESCRIPTION.	Dimensions en pieds anglais.		
	Largeur.	Profondeur.	Superficie.
Hôtel du gouvernement et ses dépendances	162	228	36,936
A déduire—Empiétement du No. 78	2	31½	63
			36,873
Propriété de feu F. W. et H. Desrivières, encoignure de la rue Notre-Dame et du carré Jacques-Cartier achetée en juillet 1849.	100	97½	9,750
Propriété sur le carré Jacques-Cartier achetée 13 octobre 1858, de "l'Institution royale pour l'avancement de l'enseignement."	60½	100	6,050
Terrain acheté de M. Rodier, en arrière de la propriété de l'hôtel du gouvernement, et à l'entrée de la ruelle conduisant à la rue St. Paul	105	30	3,150
Total, sur le côté Sud de la rue Notre-Dame			55,823
Jardin du gouvernement—Front sur le côté Nord de la rue Notre-Dame	223½	Côté S.-O. 171	33,587
Jardin du gouvernement—En arrière, vis-à-vis le Champ de Mars.	246	Côté N.-E. 118	
Total			89,410

Le jardin du gouvernement a été vendu à la corporation de Montréal en juin 1867, à la condition qu'elle érigeât un hôtel de ville sur ce terrain.

MONKLANDS,

Ancienne résidence du Gouverneur-Général, Montréal.

Cette propriété est située près du versant nord-ouest de la montagne de Montréal.

Elle fut louée pour cinq ans, en 1844, comme résidence du gouverneur, au prix de $700 par année.

Le premier bail ayant été résilié, il en fut passé un autre, portant à $1,800 le prix annuel de location, qui expirait le 1er mai 1854.

En l'automne de 1849, lorsque le siége du gouvernement fut transféré à Toronto, le reste du terme fut vendu à l'encan pour la somme de $500 par année, ce qui laissa une balance annuelle de $1,300 que le gouvernement eut à payer.

Peu de temps après que le gouvernement eut loué cette propriété, l'édifice fut augmenté par la construction d'une nouvelle aile, d'un corps de garde, de remises, d'une grange, d'une glacière et autres bâtiments, et ces travaux, jusqu'au 31 décembre 1849, entraînèrent une dépense totale de $41,643.28. Depuis lors, cette propriété n'a rien coûté.

RIDEAU HALL, OUTAOUAIS,

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

Cette propriété, qui se compose d'environ 74 acres de terre, d'une résidence et autres bâtiments, est située près du confluent des rivières des Outaouais et Rideau, dans le canton de Gloucester, comté de Russell, et à environ deux milles du palais législatif, dans la cité d'Outaouais.

Le gouvernemant l'a louée pour 12 ans, le 2 août 1865, des héritiers de feu l'hon. Thomas McKay, à $4,000 par année, avec le droit d'en faire l'acquisition dans les trois premières années pour la somme de $70,000, et après cette période, pour la somme qui serait fixée par expertise.

En 1865, contrat a été passé avec les constructeurs Ward, de Montréal, et O'Leary, de Québec, pour la construction d'édifices additionnels et la modification et l'agrandissement de ceux érigés par les premiers possesseurs, le tout selon les plans dressés par M. F. P. Rubidge, architecte du département.

Le premier édifice, construit en pierre calcaire, il y a à peu près 25 ans, est long de 73 pieds sur 47 de profondeur et situé presque au centre du terrain.

On a ajouté à cette habitation un corps de bâtisse en pierre de 137 pieds de long sur 56 de profondeur, avec une aile en arrière de $72\frac{1}{2} \times 74$ pieds.

Actuellement, l'édifice comprend un étage sur rez-de-chaussée et un soubassement, et présente une façade de 210 pieds, le long de laquelle règne une galerie couverte sur une longueur de 137 pieds. La partie plate du toit est couverte en fer galvanisé et les rampes sont revêtues de bardeaux posés sur un lit de mortier.

Au Sud du principal corps de bâtisse, à une distance d'environ 700 pieds, un cottage en brique, de 55 × 45, a été érigé pour servir d'habitation au secrétaire particulier de Son Excellence.

Un jardin d'hiver, une serre à vigne, une buanderie, un corps de garde, des remises, une glacière, des écuries, etc., ont été construits. Le terrain a été clôturé et les chemins et sentiers réparés et couverts de graviers.

Le prix de revient des améliorations de cette propriété s'élevait à $80,819.66 le 1er juillet 1867.

HOTEL DU GOUVERNEMENT ET BUREAUX PUBLICS, KINGSTON.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Cet édifice a servi de résidence au baron Grant, qui l'a loué comme hôtel du gouvernement de 1840 à 1844. Il est situé sur le bord du lac, près du pénitencier, et à un mille environ à l'Ouest de la cité.

Lors de sa location, il se composait d'un principal corps de bâtisse à un étage sur rez-de-chaussée flanqué de deux ailes en rez-de-chaussée. Tout l'édifice était en pierre.

Il fut agrandi par la construction d'une aile en bois et autrement amélioré, dans le printemps de 1841, selon les plans dressés par George Browne, architecte de Montréal, et les frais de ces travaux s'élevèrent à $17,600.

La nouvelle aile était longue de 135 pieds sur 26 de profondeur, et avait un soubassement et un rez-de-chaussée avec un étage au-dessus. Elle a été démolie par le propriétaire, après le départ du gouvernement en 1844.

BUREAUX PUBLICS.

Les édifices occupés par les bureaux du gouvernement, de mai 1841 à juin 1844, furent loués de feu Henry Gildersleeve.

Ils sont situés sur la rue Ontario, et consistent en une rangée de maisons en pierre de taille à un étage sur rez-de-chaussée.

Les frais d'installation dans ces édifices et de la construction des dépendances s'élevèrent à environ $14,374.

Lors de son transport à Montréal, dans l'été de 1844, le gouvernement cessa de les occuper.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, TORONTO.

Cet édifice est en bois hourdé, sur une fondation en pierre ; il a un étage sur rez-de-chaussée et est situé entre les rues Wellington, John, King et Simcoe.

La partie faisant face à la rue Wellington est de 104 sur 76 pieds ; celle sur la rue King, de 80 sur 52. Le toit de l'édifice est couvert en bardeaux.

Le corps principal fut construit vers 1828 ; les ailes en arrière, qui le rattachent aux ailes Est et Ouest, furent construites en 1849 et 1850.

Les terrains, sur lesquels sont érigés l'édifice et ses dépendances, embrassent une étendue de 6.11 acres.

Lors de leur établissement, en 1847, les écoles normale et modèle du Haut-Canada obtinrent du gouvernement la permission de l'occuper jusqu'en 1849, époque où la possession leur en fut redemandée pour le service public.

En 1850 et 1851, après que le siége du parlement fut transféré de Montréal à Toronto, la villa Elmsley fut louée à raison de $1,000 par année, comme résidence temporaire de Son Excellence le gouverneur-général, vû que l'hôtel du gouvernement ne pouvait pas alors être occupé.

La villa Elmsley fut abandonnée après le transfert du gouvernement à Québec, dans l'automne de 1851. Avant le retour du gouvernement à Toronto, l'hôtel du gouvernement fut préparé et le gouverneur-général l'habita de 1854 à 1859, époque pendant laquelle cette propriété fut encore améliorée.

Québec étant redevenue capitale dans l'été de 1859, il fut permis aux autorités militaires d'occuper l'hôtel du gouvernement à Toronto tant qu'il plairait au gouvernement, à la condition qu'elles le remettraient comme il était lorsqu'elles en prirent possession. Les clefs de l'édifice furent remises au maître de caserne le 9 janvier 1862, et le lendemain le corps principal de l'édifice fut détruit par le feu.

En 1797, lorsque Toronto devint pour la première fois la capitale du Haut-Canada, le lieutenant-gouverneur eut pour habitation une maison de troncs d'arbres (log-house), désignée sous le nom de Castle Frank.

Cette bâtisse, qui fut détruite par le feu vers l'année 1828, était construite sur un terrain élevé, au Nord de l'ancienne route de Don à Danforth, près des limites Est de la cité.

OBSERVATOIRES DE LA PROVINCE.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.

C'est une forte construction en pierre de taille, à un étage sur rez-de-chaussée, à laquelle une tour est attenante.

Sa façade est de 26 pieds. Le principal corps de bâtisse a 15 pieds de haut, 15 de profondeur et 24 de long. La tour a 44 pieds d'élévation jusqu'à la boule qui couronne son sommet, et sa base est de 11 × 11 pieds.

Cet observatoire est dans l'intérieur de la citadelle, sur le Cap Diamant, entre le mât du pavillon et les anciens ouvrages français, dans la direction Sud-Ouest.

En rapport avec cet établissement, il y a un autre édifice situé à une petite distance à l'Est de la nouvelle prison, sur la rive Nord du St. Laurent, et sur un terrain appelé "Propriété Bonner." Cette propriété, dont le gouvernement provincial a fait l'acquisition, est un mille des limites de la cité, sur la route menant de la porte St. Louis au Cap-Rouge.

La construction sur la propriété Bonner consiste en une petite tour et en une maison de bois à un rez-de-chassée, isolée de cette tour. Cette maison est d'à-peu près 60 pieds de long sur 30 de profondeur.

L'observatoire sur la citadelle fut construit en 1854 et 1855. Le total des dépenses encourues pour cet établissement durant ces deux années se monte à $12,132.45.

Les renseignements suivants sur l'observatoire de Québec, ont été donnés par E. D. Ashe, commandant dans la marine royale, le 22 août dernier (No. 668) :—

"En 1847, le maître du havre, capitaine Boxer, le conseil de la chambre de commerce de Québec, le commandant des forces Sir Richard Jackson, et le professeur Airy, astronome de la Reine, représentèrent avec instance la nécessité de construire un observatoire à Québec pour constater le temps exact et en donner communication à la marine marchande.

"La somme portée au budget pour la construction de l'observatoire, sur la citadelle, fut de £526 16s. 6d. sterling. ($2,523.88.)

"Les instruments furent fournis par l'observatoire de Greenwich, lesquels se composaient d'une lunette méridienne, d'un télescope de 42 pouces et d'un sextant. Deux bonnes horloges furent fournies par le gouvernement provincial.

"Le lieutenant Ashe, de la marine royale, fut nommé par l'amirauté, et vint prendre charge en 1850.

"Tout le matériel nécessaire à la constatation exacte du temps était au complet, et depuis, la marine marchande a été informée chaque jour du temps exact pendant la saison de navigation ; les risques et dangers sur mer ont été ainsi diminués.

"De la somme de $2,400, affectée à l'établissement, le lieutenant Ashe avait la permission de réserver toute balance qui pouvait rester comme fonds destiné à l'achat d'instruments.

"En 1864, profitant du taux de l'escompte entre le Canada et les Etats-Unis, on se trouva en mesure d'acheter un superbe équatorial de 8 pouces d'ouverture, du célèbre Alvan Clarke, de Boston, et qui était évalué à $2,500.

"Il fut importé dans le mois de mai de la même année, et fut placé dans une tour bien située, sur la propriété appartenant jadis à M. Bonner.

"L'emplacement, ainsi qu'une ancienne maison de ferme et plusieurs acres de terre, furent donnés par le gouvernement provincial pour l'usage de l'observatoire, lequel a aujourd'hui à son service tous les instruments d'un observatoire de première classe."

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE DE TORONTO.

Cet observatoire fut établi en 1846 par le gouvernement impérial.

A venir jusqu'en 1856, les observations se sont faites dans un édifice en bois.

Les édifices servant à l'observatoire actuel sont de pierre et situés au sud de l'Université, sur les terrains de l'artillerie, qui furent cédés à la province en 1853 par le gouvernement impérial.

Ils furent commencés en 1854, terminés en 1856, et coûtèrent $13,851.72.

La description suivante de cet observatoire est extraite du *Hand Book of Toronto*, publié en 1858 :—

"Le principal corps de bâtisse est de forme rectangulaire, d'environ 54 pieds du Nord au Sud, dans la direction du méridien magnétique, de 44 pieds de l'Est à l'Ouest, et haut de 16 pieds à part le toit.

A l'encoignure Nord-Ouest, et comprise dans les dimensions horizontales ci-dessus, se trouve une tour carrée de 16 × 16, dont le sommet est à 45 pieds du sol.

"De la façade Sud du principal corps de bâtisse, et à angle droit avec lui, s'ouvre un passage d'une largeur de 4½ pieds qui, à son extrémité Sud, communique à une chambre de 20 × 13, affectée aux observations sur l'intensité magnétique horizontale."

"Aux côtés Est et Ouest de ce passage, et communiquant avec lui par un deuxième passage de traverse, se trouvent deux petites chambres, celle de la lunette méridienne et celle où se constatent les déclinaisons absolues.

"Ces trois chambres, avec les passages pour y arriver, forment une croix de 72 pieds du Nord au Sud, 73 pieds de l'Est à l'Ouest, et de 8½ pieds de haut."

"Sa plus grande longueur se trouve ainsi de 126 pieds, et sa plus grande largeur de 73."

MAISONS DOUANIERES.

DOUANE DES SEPT-ILES.

Elle est située sur la Baie-des-Sept-Iles, sur la rive Nord du St. Laurent, à 330 milles, par eau, en bas de Québec.

Le percepteur de ce port habite une maison louée de John George Gregg.

En 1864, une somme de $241.33 a été employée à la réparation du toit, des planchers, des fenêtres et de la cheminée de cette maison.

ANCIENNE MAISON DE DOUANE DE QUÉBEC, MAINTENANT OCCUPÉE PAR LES BUREAUX DE L'IMMIGRATION.

Construit en 1831 et occupé en 1832 (No. 922), cet édifice est situé près du lieu où furent tués le général Montgomery et d'autres officiers américains lorsqu'ils attaquèrent la Basse-Ville, le 30 décembre 1775.

Il est à un étage sur rez-de-chaussée et long de 85 pieds sur 52½ de profondeur. Les murs extérieurs sont en pierre de taille et le toit couvert en ferblanc. Sa façade Ouest est sur la rue Champlain, en face de l'endroit où le 17 mai 1841, à 11¼ a. m,. l'éboulement d'une partie du cap écrasa toute une rangée de maisons, causant la mort de 40 personnes.

En 1863, un abri en charpente fut élevé en arrière de l'ancienne douane pour l'usage des émigrants. Cet abri a 100 pieds de long sur 20 de large, et est couvert en tôle.

Le lot, sur lequel se trouvent ces constructions, a une superficie de 27,180 pieds. Il est borné au Nord par le quai de la Reine, au Sud par la station de la police de rade, à l'Ouest par la rue Champlain et à l'Est par le St. Laurent. De ce côté, il est protégé par un quai pourvu d'un garde-fou et d'une cale de débarquement.

La maison de douane fut occupée par le percepteur, du moment qu'elle fut terminée, en mai 1832 et jusqu'à quelque temps après l'éboulement du 17 mai 1841. En 1844, elle fut placée, avec l'hôtel et les autres édifices du gouvernement, (le palais de justice et la prison exceptés) sous les soins de la corporation de Québec qui profita du bénéfice de leur location ou usage et se chargea des frais de cotisation, d'assurance et de réparations. Elle servit d'asile pendant quelques temps, en 1845, aux incendiés des faubourgs St. Roch et St. Jean, de Québec. Du 1er mai 1847 au 31 mars 1852, la police de rade occupa une partie de l'édifice. Le gouvernement le reprit ensuite pour l'usage de l'école Nautique, qui l'occupa environ deux ans.

Par un arrêté du conseil du 30 juin 1854 (No. 1,286) il fut cédé, moyennant £5,500 ($22,000), à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, qui s'en servit comme dépôt jusqu'à l'été de 1861, époque où il fut repris par le gouvernement, et occupé comme magasin par le conseil et l'assemblée législatifs jusqu'en 1862; l'eau de l'aqueduc y fut introduite et il fut disposé alors pour l'usage de l'agent de l'immigration et des émigrants.

En 1864-65, on y installa temporairement le percepteur des douanes et son personnel, qui y demeurèrent du 19 septembre 1864 au 23 avril 1866, pendant que l'on reconstruisait la nouvelle douane, détruite par le feu le 10 septembre 1864.

La reconstruction de la nouvelle maison de douane étant terminée en 1866, l'ancienne fut de nouveau occupée par l'agent de l'immigration, qui y est encore.

NOUVELLE MAISON DE DOUANE DU PORT DE QUÉBEC.

Elle est située sur un lot de 88,000 pieds carrés, au Sud du quai des commissaires du havre, et au Nord du quai des Indes, au confluent du St. Laurent avec la rivière St. Charles.

M. Thomas, architecte de Toronto, a dressé les plans de cet édifice, qui fut construit par M. Thomas McGreevy, entrepreneur, de Québec, dont le contrat est daté du 15 décembre 1856.

C'est un édifice en pierre de taille ayant un étage sur rez-de-chaussée et un soubassement. Il est assis sur le lit du fleuve et protégé de tous les côtés par de solides caissons en bois remplis de pierre.

Sa longueur est de 159 pieds sur 49 de profondeur. Sa principale façade, qui donne sur le St. Laurent, est ornée d'un portique de 60 × 34 pieds de l'ordre dorique, et se composant d'un fronton supporté par six colonnes cannelées, en pierre de taille, de 4½ pieds de diamètre à leur base et reposant sur un piédestal aussi en pierre de taille.

Le toît est couvert en tôle galvanisée et surmonté d'un dôme couvert en ferblanc.

Le 16 juin 1854, on acheta de l'hon. William Walker, au prix de £3,000 ($12,000), un terrain pour la nouvelle douane; mais comme on le considéra trop petit, l'emplacement actuel fut acquis le 24 novembre 1855, de John Jones, écr., pour la somme de £5,000 ($20,000) plus la première acquisition; ce qui porte à £8,000 ($32,000) le coût du nouveau terrain.

Les travaux furent commencés en 1856. Arrêtés le 21 janvier 1857, ils furent repris en septembre 1858 et terminés le 30 juillet 1860, au coût de $227,227.00.

Le percepteur des douanes a pris possession de l'édifice le 1er juillet 1860.

Tout l'intérieur fut détruit par le feu le 10 septembre 1864, et reconstruit en 1865 et 1866; cette dépense fût d'environ 27,000, c'est-à-dire $3,000 de plus que le montant reçu des compagnies d'assurance Royale et de Québec,—l'assurance de l'édifice à chacune d'elles étant de $12,000.

MAISON DE DOUANE DE MONTRÉAL.

Elle a été construite sur le plan dressé par M. Ostell, architecte de Montréal.

C'est un édifice de 64×49 pieds en pierre de taille à un étage sur rez-de-chaussée, de l'ordre toscan. Il est situé au centre d'un carré qui forme partie de l'emplacement de l'ancien marché, entre les rues St. Paul et des Commissaires, et sur chacune desquelles il a une façade surmontée d'un fronton triangulaire.

Son entrée principale a un portique supporté par des colonnes en pierre de taille et fait face au havre, dont il est séparé par la rue des Commissaires et le quai de pierre piquée qui mène aux docks en bois construits sur la rive du St. Laurent.

Cet édifice fut commencé en 1836 et terminé en 1838. Il a coûté $18,000.

L'emplacement qu'il occupe embrasse une superficie de 9,938 pieds.

Pour cette maison de douane, le département n'a eu à faire d'autres frais que ceux de réparations, qui, depuis l'union, le 10 février 1841, jusqu'au 1er juillet 1867, se montent à $1,257.63.

MAISON DE DOUANE DE ST. RÉGIS.

Elle est située sur un lot d'environ 80 pieds sur la grande route, avec une profondeur de 152 pieds ou plus; ce lot fait partie de la réserve des sauvages du village de St. Régis, située sur la rive Sud du St. Laurent, à la tête du lac St. François et à environ 67 milles au-dessus de Montréal.

Par un arrêté du conseil (No. 1,263) du 7 avril 1854, le commissaire des travaux publics fut autorisé à construire une maison de douane au port de St. Régis, et la somme affectée à cette fin était limitée à £310 ($1,240); il fut aussi autorisé à choisir l'emplacement, et à le louer de l'agent des sauvages pour vingt et un ans, au prix de £3 15s. ($15.) par année, plus une indemnité de £17 10s. ($70) à Joachim Orité, le sauvage occupant ce lot.

L'emplacement fut obtenu conformément à cette autorisation, et le contrat de la construction de cet édifice fut adjugé en juin 1854, au prix stipulé, à Alexandre Belsland, de Cornwall; les travaux furent terminés dans le mois de novembre de la même année.

La somme dépensée en 1854 pour la construction de cet édifice est de $1,357, et $70 pour le lot en 1855, ce qui porte le total à $1,427.

MAISON DE DOUANE DE DUNDEE.

C'est une bâtisse en charpente de 42×20 pieds, avec une aile de 40×20. Elle n'a qu'un rez-de-chausséeet est couverte en bardeaux.

Elle est située sur un lot d'une superficie de 11,921 pieds carrés, dans le village de Dundee, et près de la Rivière-au-Saumon, dans le comté d'Huntingdon et la seigneurie de Beauharnois.

Ce lot fut acheté le 15 mars 1847, de l'honorable P. McGill, pour la somme de $400.

La construction fut commencée en octobre 1846 et terminée en mai 1847, par Samuel Coggin, l'entrepreneur contractant.

La somme affectée à cette maison de douane, par l'arrêté du conseil du 2 mars 1846, était de $1,200, avec laquelle l'emplacement et la construction ont été payés. Une somme additionnelle de $200 fut payée à l'entrepreneur par M. L. H. Masson, alors percepteur de douane à Dundee.

Cette construction a été réparée et améliorée depuis.

MAISON DE DOUANE DE KINGSTON,

C'est un édifice en pierre de taille dans le style italien à un étage sur rez-de-chaussée, avec soubassement. Il a un portique de l'ordre dorique et un toit légèrement incliné couvert en ferblanc. Les plans ont été dressés par MM. Lawford, Nelson et Hopkins, architectes, de Montréal. Il a été construit par Thomas C. Pidgeon, l'entrepreneur contractant.

Il est situé à l'encoignure des rues King et Clarence. Sa façade donne sur cette dernière rue et ses dimensions sont de 77 pieds sur 52. Son emplacement est ceinturé d'un petit mur en pierre de taille surmonté d'une palissade en fer.

Cette maison de douane est chauffée par des fournaises à air chaud de Chilson.

Les excavations furent commencées le 6 octobre 1856, et les fondations en 1857. Toute la construction était terminée en 1859, et à venir au 1er janvier 1860 elle avait coûté $41,805.52.

LA MAISON DE DOUANE DE TORONTO,

Pour laquelle un crédit était affecté par l'acte 8 Victoria, chap. 69, et dont les plans sont de l'architecte Kivas Tully, dans le style italien moderne, a été construite par John Snair, qui signa le contrat le 13 août 1845, et qui termina cette entreprise en juin 1846.

Cet édifice, qui a 45×36 pieds, a coûté $10,148.21, y compris les appareils de chauffage et l'ameublement. Depuis sa construction, il a été réparé et amélioré.

Il est situé sur les rues Yonge et Front, à une petite distance des bords du lac. Il a un étage sur rez-de chaussée et un soubassement.

Le soubassement est en maçonnerie de pierre à assises régulières, et le reste de l'édifice, sur les façades nord et sud, est en brique réfractaire; la façade Nord a des écoinçons en pierre à bossages et refends. Le toit est couvert en ferblanc.

L'entrée principale de la maison de douane est sous un portique à 4 colonnes cannelées et antes en pierre de taille de l'ordre dorique-grec. L'eau et le gaz sont maintenant dans l'édifice, dont l'appareil à air chaud est aujourd'hui remplacé par des poëles. Le terrain sur le devant est entouré d'un petit mur de pierre de taille surmonté d'une palissade en fer.

MAISON DE DOUANE, A HAMILTON.

Elle est située sur la rue Stuart, près du sommet de la côte conduisant de la gare du chemin de fer Grand Tronc à la cité. Conformément à l'acte 18 Victoria, ch. 90, son emplacement a été acheté le 20 juin 1855, de MM. E. Moore, J. F. Moore et H. McKinstry, pour la somme de $8,000.

C'est un édifice en pierre de taille à un étage sur rez-de-chaussée et un soubassement; son toit est plat. Il est long de 80 pieds sur 56 de profondeur et a 40 pieds de hauteur. Ses murs extérieurs sont de grès et de pierre calcaire. Il est muni de calorifères, de tuyaux de gaz, de fontaines et de paratonnerres. Les plans sont de F. P. Rubidge, architecte de ce département, et il fut construit par G. Murison, qui signa le contrat en mai 1858.

Les travaux commencés la même année furent finis en 1860, au coût de $36,259.90, à part la dépense faite pour l'emplacement, etc., en 1855-56-57, et qui est de $9,928.55.

Le percepteur prit possession de l'édifice dans l'été de 1860.

MAISON DE DOUANE DE PORT DALHOUSIE.

Elle fut établie dans le village de Ste. Catherine vers l'année 1845, dans l'édifice servant autrefois de bureau pour le canal Welland.

En 1855, un nouvel édifice fut érigé, dont une partie a été employée depuis comme bureau du canal et l'autre comme douane. Il est en brique avec parements de pierre et à un étage sur rez-de-chaussée et soubassement. Il a 51 pieds de front sur 46 de profondeur ; le toit est couvert en ardoise. Le percepteur de douane y occupe au rez-de-chaussée deux chambres et une grande voûte à portes de fer. Les frais, de cette nouvelle construction, se sont élevés à la somme de £2,870 7s. 2d. ($11,481.43), qui a été prise sur l'un des crédits affectés au canal.

MAISON DE DOUANE DE RONDEAU.

Elle est située dans le village de Shrewsbury (Strawsburgh) ; c'est une bâtisse en troncs d'arbres qui passe pour être très délabrée.

La construction d'un nouvel édifice, dans le village de Rondeau, a été recommandée ; cette localité étant considérée comme mieux adaptée à l'objet en vue.

BUREAUX DE POSTE.

ANCIEN BUREAU DE POSTE, QUÉBEC.

C'est un édifice en pierre de taille dont la porte principale est surmontée d'un bas-relief doré représentant un chien. Il est de 85 pieds de long sur 45 de profondeur, et à un étage sur rez-de-chaussée avec toit couvert en ferblanc. Son emplacement, qui est de 11,500 pieds carrés, est situé dans la Haute-Ville, à l'extrémité Est de la rue Buade, immédiatement au-dessus des marches conduisant à la Basse-Ville par la porte Prescott.

Cette ancienne bâtisse, que le bureau de poste a occupée depuis le printemps de 1845, servait antérieurement d'hôtel aux Franc-Maçons. Elle a été achetée, en 1853, des héritiers de feu le juge-en-chef Sewell, pour la somme de £4,000 ($16,000.)

M. Hawkins, dans sa publication, *Picture of Quebec*, datée en 1834, explique ainsi l'origine du chien d'or :—

L'édifice joue un rôle marquant dans l'histoire locale de Québec, par rapport au bas-relief placé au-dessus de la porte d'entrée, sur la rue Buade. Ce bas relief, terminé par une inscription en vieux style français, représente un chien rongeant un os, et comme il a toujours été doré il a fini par être appelé " le chien d'or."

Pendant l'administration de M. Bégon, comme intendant de la Nouvelle-France, cette maison était habitée par un marchand distingué du nom de Philibert. L'intendant, qui avait été autrefois marchand dans la ville de Bordeaux, vint à Québec en 1712.

Des difficultés étant survenues entre M. Bégon et M. Philibert, et ce dernier se trouvant dans l'impossibilité d'obtenir le redressement de torts réels ou supposés, crut devoir exprimer ses sentiments au moyen de cette image, à laquelle il ajouta le quatrain suivant :—

JE SVIS VN CHIEN QVI RONGE L'OS.
EN LE RONGEANT JE PREND MON REPOS.
VN TEMS VIENDRA QVI N'EST PAS VENV ;
QVE JE MORDERAY QVI M'AVRA MORDV.

Quelque temps plus tard, suivant M. Jacques Viger, M. Philibert fut tué en 1748, pendant une querelle par M. de Repentigny, officier de la garnison française. Avant de

mourir la victime pardonna à son meurtrier, et M. de Repentigny ayant été gracié revint en Canada, d'où il s'était enfui. Il avait le commandement d'une compagnie, sous le chevalier de Lévis, à la bataille du 28 avril 1760."

Avant d'occuper l'hôtel des Francs-Maçons, le bureau de poste fut installé temporairement au Vieux-Château, lors de l'incendie du bureau de poste, situé à cette époque sur une partie du terrain où l'archevêché est construit aujourd'hui.

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

Il est situé sur un lot de 8,136 pieds carrés, borné au Nord par la grand'rue St. Jacques, à l'Est par la rue St. François-Xavier et au Sud par la rue Notre-Dame.

Cet édifice, dont les plans sont de M. Wells, architecte, de Montréal, fut construit par MM. John Orr et Andrews.

Il est en pierre de taille à assises régulières, à deux étages sur rez-de-chaussée avec soubassement, et long de 100 pieds sur 56 de profondeur, Son toit est plat et couvert de feutre, de goudron et de gravier. Il est chauffé au moyen de poëles.

Sa construction, qui coûta £10,734 10s 11d ($42,938.18), fut commencée en 1853, et terminée en 1855.

Il a été fait quelques améliorations en 1858 et 1860, qui coûtèrent $3,037.97, mais depuis, jusqu'au 1er juillet 1867, il n'a occasionné aucune dépense à ce département.

BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.

Il est situé sur l'emplacement qu'occupait autrefois l'ancienne cour de justice et prison, à l'encoignure des rues Wellington et Clarence. Cet emplacement fut obtenu du conseil de comté en échange d'une partie de la propriété appartenant jadis à l'artillerie, dans la partie Ouest de la cité, et qui est connu sous le nom de propriété Murray.

Cet édifice est dans le genre italien, d'après un plan de MM. Lawford, Nelson et Hopkins, architectes, de Montréal. Il est chauffé par les fournaises à air chaud de Chilson.

A part de la projection en arrière, qui est de 36 sur 7 pieds, ses dimensions sont de 73 × 59, et il est à un étage sur rez-de-chaussée avec soubassement. Son toit est légèrement incliné et couvert en ferblanc.

Il a été construit par MM. Overend et Mathews, entrepreneurs, qui le commencèrent en octobre 1856 et le terminèrent en 1859, année où il fut livré à qui de droit.

Le prix de revient de cet édifice jusqu'au 1er janvier 1860, date où il fut complètement terminé, s'élève à $39,273.95, chiffre auquel il faut ajouter $373.17, dépensées pour lui en 1860-61, ce qui porte le coût total à $39,647.12 à venir jusqu'au 1er juillet 1867.

BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

C'est un édifice d'environ 44 pieds de front sur 77 en profondeur, dont la façade est de l'ordre grec ionique, en pierre de taille avec colonnes et antes cannelées supportant un entablement orné des armes royales. Les côtés et l'arrière sont en brique blanche avec pilastres, chapitaux, etc., en pierre. Le devant est à un étage sur rez-de-chaussée, et l'arrière à rez-de-chaussée seulement; le toit est couvert en ardoise. MM. Cumberland et Storm, architectes, de Toronto, en ont fait les plans et dirigé la construction. Il est pourvu de tuyaux de gaz, de fontaines et d'une fournaise à air chaud de Chilson.

Son emplacement est situé entre les rues Adélaïde, Toronto, Yonge et King. Il a été acheté, le 2 août 1851, de E. F. Whitemore, pour la somme de £1,137 10s, ($4,550). Le 27 mars 1866, un autre terrain a été acheté, pour l'usage de ce bureau de poste, de M. Johnston, pour la somme de £25 ($100).

Les contrats de la construction de cet édifice furent adjugés à MM. James Medcalfe, D. Forbes, A. Wilson et autres, en 1851 et 1852.

Les travaux furent commencés en 1851, terminés en 1854, et coûtèrent, jusqu'au 1er janvier 1855, $25,399.22. Les frais réunis des années 1856-57 et 60, pour des égoûts, améliorations et réparations, s'élevèrent à une somme additionnelle de $2,666.85.

Le 1er juillet 1867, le total de la dépense pour ce bureau de poste était de $28,066.07.

BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.

Il est situé sur le côté Est de la rue James. Les plans sont de MM. Cumberland et Storm, architectes, de Toronto, et il fut construit par MM. G. Sharp et William Huston, qui signèrent le contrat le 28 juin 1854.

Il a deux étages sur rez-de-chaussée ; son toit tronqué est couvert en ardoise ; il est construit en pierre de taille et en grès, et au rez-de-chaussée, sur le devant, la maçonnerie est à bossages et refends vermiculés. Sa longueur est de 61 pieds, sa profondeur de 55 et sa hauteur de 45 de la surface du sol au sommet de sa dernière corniche. Sa façade a une projection de 41½ pieds de front sur 10½ de profondeur. On y a introduit le gaz et l'eau ; on le chauffe au moyen de fournaises à air chaud.

L'emplacement de ce bureau de poste se compose de deux lots, l'un sur la rue James, acheté d'Edmond Ritchie le 12 août 1853, pour £2,000 ($8,000), l'autre sur la rue Rebecca, acheté en 1854 de l'honorable Isaac Buchanan, pour £475 ($1,900).

L'édifice fut commencé en 1854, et en 1856 on pouvait l'occuper pour la transaction des affaires ; au 1er janvier 1858, le prix de son achèvement complet, y compris l'ameublement et l'achat des lots, s'est élevé au chiffre de $51,654.62 ; mais l'année suivante, pour améliorer le drainage, la ventilation et le chauffage, il a été dépensé une somme de $974.80.

BUREAU DE POSTE DE LONDON.

L'emplacement de ce bureau est situé à l'encoignure des rues North et William ; il a été acheté par le directeur-général des postes de MM. J. et W. Carling, pour la somme de $8,640, le 4 février 1857.

L'édifice a été construit par M. Elliot, d'après le plan de W. B. Leather, architecte. Il est à deux étages sur rez-de-chaussée et ses murs extérieurs sont en pierre de taille. Son toit est tronqué. Entre le rez-de-chaussée et la derniere corniche, la façade est ornée de huit pilastres en pierre de taille de l'ordre corinthien.

Il a 48 pieds sur le front, 59 sur l'arrière-façade, et 66 de profondeur.

Les travaux furent commencées dans l'automne de 1858 et complétés en 1860. A part de l'achat du terrain, mais y compris les frais d'installation, etc., le coût de ces travaux s'éleva au chiffre de $30,482.76.

A venir au 1er juillet 1867, la dépense occasionnée par la construction, les améliorations et réparations de cet édifice, ainsi que l'achat du terrain, s'élève à $40,526.06.

HOPITAUX ET ASILES.

LAZARET DE LA GROSSE-ILE.

Lors de l'apparition du choléra asiatique dans le Nord de l'Angleterre, en décembre 1831, il fut jugé à propos d'établir un lazaret ou quarantaine sur quelque point isolé du St. Laurent, au-dessous de Québec.

La Grosse-Ile, qui est située à 33 milles en aval de cette cité, et à peu près au milieu du St. Laurent, fut choisie comme le lieu le plus propre à cet établissement au printemps de 1832, époque où les constructions nécessaires furent commencées, c'est-à-dire peu de temps avant l'apparition du choléra à Québec, le 8 juin 1832.

La loi exige que tout navire vienne jeter l'ancre devant cette île, et que les passagers débarquent, en certains cas.

Je donne ici la liste des édifices et autres constructions élevés jusqu'à la date du rapport de M. Gauvreau (No. 84,099), c'est-à-dire jusqu'au 15 janvier 1867 ;—

1 débarcadère dans le quartier des malades, de 345 pieds de longueur × 48 de largeur au bout du large, construit en 1847 et 1848, près de l'extrémité Sud-Ouest de l'île.

1 débacadère, dans le quartier des personnes en santé, de 120 × 28 pieds, construit en 1866, près du pied de l'île.

1 chapelle catholique	18×30	pieds.
1 " protestante	37×25	"
1 presbytère catholique	38×24	"
1 " protestant	23×39	"
1 corps de garde	37×20	"
1 magasin	30×18	"
1 "	30×44	"
4 Hôpitaux	120×24	"
4 "	100×24	"
1 "	144×24	"
1 "	150×24	"
1 "	204×20	"
8 "	204×24	"
1 maison de ferme	30×30	"
4 maisons pour le corps de police	24×24	"
1 maison pour l'interne du département médical	65×20	"
1 nouvel Hôpital, sur piliers en pierre	204×24	"
7 maisons	45×17	"
2 "	54×25	"
1 "	72×17	"
1 habitation pour le Dr. Von Ifland, surintendant médical	36½×28	"
1 maison	39×12	"
3 maisons	24×18	"

Les habitations des médecins et les presbytères sont construits en charpente d'assemblage et sont en assez bon ordre ; mais les autres maisons et les hôpitaux, à l'exception de ceux construits dans l'été de 1866, sont en charpente à claire-voie et lambrissés à l'extérieur. Ils ont été construits comme hôpitaux temporaires, et plusieurs d'entre eux sont aujourd'hui délabrés.

Toutes les bâtisses sont couvertes en bardeaux. Les deux débarcadères sont construits en caissons de bois carré, remplis de pierres, et dont les pièces sont liées entre elles par des boulons de fer.

Le terrain qu'occupe là le gouvernement couvre une superficie d'environ 650 arpents, Il est partagé en quartiers à l'effet d'éloigner des malades les personnes en santé et les convalescents.

Selon qu'il a été possible de le constater par les comptes publiés dans les rapports de ce département, les dépenses faites à la Grosse-Ile se décomposent comme suit :

Du 10 février 1841 (ou depuis l'union) à l'année 1847, aucune dépense mentionnée.		
En 1847, l'année de la fièvre de navire, et 1848.	£10,629 5s. 3d.—(	$42,517.05.)
En 1847-48, pour la construction du débarcadère à l'extrémité supérieure de l'île, maintenant le quartier des malades	£3,445 1s. 5d.—(	$13,780.28.)
Du 1er janvier 1849 au 1er juillet 1867, pour réparations, améliorations et nouvelles constructions	£18,271 0s. 9d.—(	$73,084.15.)
Total	£32,345 7s. 5d.	$129,381 48.

En sus de ces sommes, $32,902.85 ont été dépensées pour le service de l'immigration et de la quarantaine, du 1er janvier 1851 au 1er juillet 1867.

ABRI DES IMMIGRANTS, QUEBEC.

Cette bâtisse est située sur le quai en arrière de l'ancienne maison de douane, qui se trouve au côté Est de la rue Champlain, Basse-Ville de Québec,

Elle est en charpente à un étage, et a 100 pieds de long sur 20 de profondeur. Sa couverture est en tôle et ses cheminées en brique. Elle fut construite, en 1863, pour l'usage des immigrants, après que les abris affectés autrefois à leur usage, sur le quai des Indes, eussent été employés à une autre fin. D'après le contrat, son prix de revient serait de $900.

Pour de plus amples détails, voir " Ancienne maison de douane, Québec," page 265.

HÔPITAL DE LA MARINE, QUEBEC

C'est M. H. M. Blaiklock, architecte de Québec, qui a donné les plans de cet édifice, dont la construction s'est faite en partie sous le contrôle de MM. Clouet, Cannon et le Dr. Morin, commissaires nommés par le gouvernement. Il a 270 pieds de front et est situé à 1,575 pieds au Nord-Est de l'Hôpital-Général, sur le col de la presqu'île formée par la rivière St. Charles et appelée " Pointe-aux-Lièvres, " près de l'endroit où Jacques Cartier passa son premier hiver en Canada, en 1535. Les restes de *La Petite Hermine*, navire d'environ 60 tonnes, et l'un de ceux avec lesquels ce célèbre navigateur traversa l'Atlantique, furent trouvés sous le sol par feu Joseph Hamel, écr., en 1844, vis-à-vis l'extrémité supérieure de la Pointe-aux-Lièvres, à 3,037 pieds au Sud-Ouest de l'Hôpital de la Marine. Toute la presqu'île, qui est d'environ 2,700 pieds de long, de 375 dans sa moindre largeur et de 1,000 dans sa plus grande largeur, appartenait autrefois au gouvernement, qui en a vendu une partie en lots pour des chantiers de construction de navires.

Les murs extérieurs de cet édifice sont en pierre de taille et sa toiture est couverte en ferblanc.

Il se compose d'un principal corps de bâtisse à 3 étages sur rez-de-chaussée, de 70 pieds de long sur 58 de profondeur, et de deux ailes à deux étages sur rez-de-chaussée, longues chacune de 100 pieds sur 48 de profondeur. L'entrée du principal corps est sous un portique de 35 pieds de longueur sur 8½ de profondeur, formé de quatre colonnes en pierre de taille de l'ancien ordre ionique, reposant sur une base de pierre de taille et surmonté d'un entablement aussi en pierre de taille.

Il y a place pour 275 malades dans cet hôpital.

Près du principal corps de bâtisse se trouve l'hôpital des cholériques (désigné autrefois sous le nom d'hôpital des fièvres), construction en charpente de 202 pieds de long sur 24 de profondeur. Il est à un étage sur rez-de-chaussée, est couvert en bardeaux et peut loger 100 malades.

La première pierre du principal corps de bâtisse, dont le prix de revient était alors estimé à $92,000, fut posée le 28 mai 1832, date de l'anniversaire de la naissance de Guillaume IV.

La partie centrale et l'aile ouest furent terminés en juillet 1834, époque où elles furent ouvertes aux marins et émigrants malades, et leur prix de revient se montait alors à $60,000.

En 1853 et 1854, le drainage fut amélioré et un mur d'enceinte, surmonté d'une palissade, fut construit.

L'aile de l'Est a été construite dans les années 1854-55 et 56, et coûta environ $50,647.

En 1856-57-58, l'ancienne partie de l'édifice fut réparée, peinturée et améliorée; on a reconstruit les quais qui protègent la propriété contre l'action des eaux, et construit une cale flottante, pour faciliter le débarquement des malades et blessés; l'ancien abri des malades de la fièvre a été démoli et remplacé par un autre devant servir d'hôpital aux cholériques. Les corps de l'ancien cimetière ont été exhumés et le terrain clôturé. Le tout a coûté $37,077. L'hôpital des cholériques, commencé en 1858, n'a été terminé qu'en 1866, entraînant une dépense d'environ $8,000.

Les terrains appartenant à cet établissement ont une superficie de 120,000 pieds.

Le total des sommes dépensées par le département pour l'hôpital de la marine, tant en constructions qu'en réparations, du 10 février 1841 au 1er juillet 1847, s'élève à $109,911.50

ABRIS POUR LES IMMIGRANTS A MONTRÉAL.

La plupart de ces bâtisses furent érigées en 1847, à la Pointe St. Charles, dans la partie Ouest de la cité de Montréal, et près du terminus Nord-Ouest du pont Victoria, sur le St. Laurent. Ils se composent de :

1 quartier-général de l'administration.
1 pharmacie.
1 grange.
1 maison de bains.
2 cuisines.
21 hôpitaux, d'une longueur totale de 2,364 pieds et de 30½ de largeur.
1 buanderie.
4 abris pour le bois.
1 maison pour le fossoyeur et les cercueils.
1 remise.
1 écurie.
6 latrines.
1 loge de concierge.

Le reste, que l'on nomme les anciens abris d'immigrants, fut construit partie en 1847 et partie à une époque antérieure, sur le côté Sud du bassin No. 2 du canal Lachine, entre le pont de la rue Wellington et la Pointe St. Charles, savoir :

1 cuisine.	6 hôpitaux, d'une longueur totale de 1,015 pieds et de 20 à 20½ de largeur.
1 paillasserie.	7 bâtiments destinés à diverses fins.
1 officine.	
1 maison pour les cercueils.	

Presque toutes ces bâtisses ont été construites temporairement et étaient spécialement destinées aux immigrants lors de la fièvre de navire, dans l'été de 1847. Elles étaient en charpente lambrissée à l'extérieur et couvertes en bardeaux.

En juin, juillet et octobre 1847, une superficie de 13 arpents, 27 perches et 143 pieds de terrain fut louée des Sœurs-Grises de Montréal, pour l'usage des immigrants à la Pointe St. Charles et pour environ une année, à raison de £163 ($652). Ce terrain et une superficie additionnelle de 21 arpents, ou 34 arpents en tout, avec une maison en pierre et autres bâtiments dessus érigés, furent achetés des Sœurs-Grises de Montréal par le gouvernement ; le 23 août 1853, pour la somme de £13,600 ($54.400). Le terrain et les bâtisses furent ensuite transférés à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Le 12 février 1862, ils furent vendus par James Hodges, écr., à MM. Peto, Brassey et Betts.

Le terrain occupé par le gouvernement, sur le côté Sud du bassin No. 2, ou entre le pont de la rue Wellington et la Pointe St. Charles, comprend deux lopins, savoir :

L'un, d'une superficie de 20 arpents et 51 perches, que le gouvernement acheta du séminaire St. Sulpice le 23 août 1853, pour la somme de £10,255 ($41,020).

L'autre, d'une superficie de 35 arpents, qui fut vendu le 23 août 1853, par le couvent de l'Hôtel-Dieu au gouvernement, pour la somme de £14,000 ($56,000).

Les dépenses du gouvernement pour ces constructions, ont été faites principalement dans les années 1847-48, et leur chiffre s'est élevé à £16,599 1s. 3d. ($66,396.25).

ASILE ET PRISON DES CRIMINELS ALIÉNÉS A KINGSTON, OU ASILE ROCKWOOD.

Cet édifice, qui est une succursale du pénitencier de la province, est situé sur la rive Nord du lac Ontario, près du village de Portsmouth, à environ un tiers de mille du pénitencier et à un mille et demi à l'ouest de la cité de Kingston.

Il est en pierre de taille, se compose d'un principal corps de bâtisse relié à deux ailes, et présente un front de 351 pieds ; son toit très incliné est couvert en fer-blanc.

Les ailes Est et Ouest ont chacune 39 pieds sur le front et 125 sur la profondeur. Le corps central a 67 pieds de front et 103 pieds de profondeur ; il est à trois étages sur rez-de-chaussée de même que les deux ailes. Les constructions qui relient le corps central aux ailes ont chacune un front de 103 pieds sur 43 de profondeur, et sont à deux étages sur rez-de-chaussée.

L'emplacement de cet édifice fut acheté en 1856 des héritiers du feu juge Cartwright.

Les bâtisses en pierre qui s'y trouvaient furent converties en habitation pour le surintendant médical et en prison pour un nombre restreint de femmes criminelles aliénées. afin de faire place dans le pénitencier qu'encombrait cette classe de prisonniers.

L'asile d'aliénés, fut construit en grande partie par les prisonniers sous la direction de feu William Coverdell, architecte de Kingston, jusqu'à sa mort en 1865. La direction des travaux fut ensuite confiée à M. Power et au fils du défunt architecte. Commencé en 1859, cet édifice est maintenant occupé depuis environ dix-huit mois.

Ce n'est qu'en 1856-57 et 58 que le département ait eu à faire des dépenses pour cet asile, lesquelles se montèrent à $4,293.92, tant pour les services de MM. Lawlor et Nelson, architectes, que pour divers faux frais. Le coût de l'édifice est d'environ $280,000.

ASILE TEMPORAIRE DES FEMMES ALIÉNÉES, TORONTO.

L'article suivant, relatif à cet édifice, est extrait du rapport des travaux publics pour 1856 :—

" Par suite de l'encombrement de l'asile d'aliénés de la province, en cette cité, il est devenu nécessaire, dans le cours de l'année (1856), de pourvoir à la réception d'environ 80 femmes aliénées. A cet effet on dépensa environ £2,622, ($10,488) sur la bâtisse connue sous le nom de " Old University Building." Il a fallu remédier au drainage défectueux qui y avait été pratiqué ; les planchers en pourriture ont été renouvelés, le toit réparé et recouvert d'une couche de composition à l'épreuve de l'eau ; des grillages ont été posés aux fenêtres, les cours d'exercice clôses et le gaz et l'eau introduits ; ces arrangements ne sont cependant considérés que comme temporaires." On s'en dispensera aussitôt que sera construit l'asile auxiliaire des aliénés pour lequel il a été voté des fonds.

En 1856 et 1857, le total des dépenses encourues pour cet édifice s'est élevé à £2,665 10s. 8d. ($10,662.13).

PALAIS DE JUSTICE.

ANCIENNE COUR DE DISTRICT, QUÉBEC.

C'est un édifice en pierre couvert en ferblanc. Il est situé à l'encoignure de la rue St. Louis et de la Place-d'Armes, au côté Sud de la cathédrale anglaise ; sa façade, sur le côté Nord de la rue St. Louis, a 120 pieds ; il a 87 pieds de profondeur, avec une rallonge en brique, en arrière, de 55 pieds sur 10. Sur le devant, sa hauteur est de 42 pieds et en arrière de 55.

Adjacente au principal corps de bâtisse, se trouve une construction à un étage sur rez-de-chaussée, en maçonnerie de pierre, à assises régulières, dont la longueur est de 101 sur 15 de profondeur. Le toit est couvert en ferblanc.

L'emplacement de ces constructions est d'une superficie de 20,300 pieds. Il fait partie du site appartenant jadis aux PP. Récollets, et où, sous le règne de Louis XIV, ils firent commencer la construction de leur église et monastère, le 14 juillet 1693, ainsi que le démontre une plaque en métal trouvée le 23 juillet 1824 en nivelant le sol de la Place d'Armes.

L'église et le monastère, érigés sur le site actuel de la cathédrale anglaise et partie de la Place-d'Armes, furent détruits par le feu en 1796.

La construction du palais de justice fut commencée quelque temps après et terminée en 1804. Elle coûta $120,000, et depuis cette époque elle a été bien entretenue et partiellement améliorée.

Avant l'existence de cet édifice, les cours de justice se tenaient dans le collége des Jésuites, appelé aujourd'hui, casernes des Jésuites, situé vis-à-vis la cathédrale catholique. Les fondations de ce collége furent commencées en décembre 1635. En 1640, l'église et le collége furent détruits par le feu ; mais ce dernier seul fut reconstruit.

COUR DE DISTRICT, TROIS-RIVIÈRES.

Son emplacement est situé à l'encoignure Nord-Ouest des rues des Champs et de la Prison. Cet édifice a un front de 97 pieds faisant face sur la rue des Champs et 54 pieds de profondeur du côté de la rue de la Prison. Il est à deux étages au-dessus d'un soubassement où se trouvent plusieurs voûtes. La maçonnerie est en moëllons, lambrissée aux pignons Nord-Est et Nord-Ouest, et hourdée sur les autres faces de manière à imiter la pierre de taille. Son toit est couvert en ferblanc.

La date précise de sa construction n'a pu être constatée ; mais j'ai appris qu'elle devait coïncider avec celle de la prison, qui date de 1817.

Cet édifice a été entretenu et réparé depuis l'Union, 1841, et embelli par la construction d'un portique, qui a été terminé l'année dernière.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE,—DISTRICT DE ST. FRANÇOIS.

C'est un édifice en brique à un étage sur rez-de-chaussée dont le toit est couvert en fer-blanc soudé. Il est de 114 pieds de long sur 28 de large.

Il est situé dans la ville de Sherbrooke sur un lot de 190 sur 238 pieds, soit 45,220 pieds en superficie.

En 1841, une somme de $2,880 a été dépensée sous le contrôle de l'inspecteur-général pour réparer cet édifice, et en 1848, une autre dépense de $4,099.53 a été faite par le Département des Travaux Publics pour introduire l'appareil de chauffage de Prowse dans les voûtes, où sont tenues les archives, et aussi pour couvrir le toit en fer-blanc et faire d'autre réparations.

En 1859, la boiserie fut réparée et en partie renouvelée, et le toit recouvert à neuf en fer-blanc, ce qui coûta $3,225. De légères réparations y ont été faites depuis. A venir au 1er juillet 1867, le total des frais de réparations à cet édifice, et faites sous le contrôle du Département, s'est élevé à $3,614.90.

ANCIENNE COUR DE DISTRICT, MONTRÉAL.

Cet édifice, détruit par l'œuvre d'un incendiaire, le 18 juillet 1844, était situé sur l'emplacement du palais de justice actuel, entre la rue Notre-Dame et le Champ-de-Mars, près du carré Jacques Cartier. Le feu fut aperçu à une heure et demie le matin par une personne revenant du théâtre.

C'était une construction en pierre assez imposante, à un étage sur rez-de-chaussée avec soubassement. Elle faisait face à la rue Notre-Dame et se composait d'un corps principal surmonté d'un fronton et flanqué de deux ailes.

Après cet incendie, l'ancienne prison, qui était alors occupée comme caserne, fut abandonnée par le militaire et convertie en palais de justice.

L'Hochelaga Depicta, publié en 1839, en fait le précis historique suivant :—

" Le palais de justice fut érigé en 1800, en vertu d'une loi provinciale passée le 3 juin 1799, affectant un crédit de £5,000 à cette fin. Son emplacement appartenait autrefois au ci-devant ordre des Jésuites, et fut cedé gratuitement par le gouvernement, qui en était devenu possesseur.

" Les commissaires chargés de sa construction furent MM. Davidson, Faucher et Ross, le trésorier M. Richardson, le constructeur, M. François-Xavier Davelin. * * * Son soubassement renferme six voûtes, où sont déposées les minutes des notaires décédés."

Depuis l'union (1841) jusqu'à la date de son incendie, les sommes dépensées par le Département des Travaux Publics pour cet édifice s'élèvent à $2,428.10.

NOUVELLE COUR DE DISTRICT, MONTRÉAL.

C'est un édifice en pierre de taille de l'ordre Ionique, situé entre la rue Notre-Dame et le Champ-de-Mars, près du carré Jacques-Cartier.

Son emplacement est d'une superficie de 70,918 pieds, et forme partie de la propriété appartenant jadis aux Jésuites et sur laquelle se trouvaient l'ancien palais de justice et prison.

L'édifice est long de 295 pieds sur 106¾ de largeur, à un étage sur rez-de-chaussée et soubassement, et sa toiture est couverte en fer-blanc. Sa principale entrée, sur la rue Notre-Dame, est sous un portique long de 75½ pieds et large de 22½, élevé sur des arches en pierre de taille et surmonté d'un fronton reposant en avant sur six colonnes en pierre de taille cannelées et en arrière sur autant de pilastres,

Il fut commencé en 1851, livré aux protonotaires le 1er mai 1856, et terminé le 1er février 1857 au coût de £74,142 5s. 11d. ($296,569.18), y compris £7,000 ($28,000) pour les frais d'installation et l'ameublement ; les travaux furent dirigés par MM. Ostell et Perrault, les architectes, qui avaient donné les plans.

Depuis son achèvement, en février 1857, l'édifice et son emplacement ont subi divers changements et améliorations.

Au 1er juillet 1867, le total des dépenses imputables à sa construction s'élève a $308,083.57, plus $30,591.83 pour réparations extraordinaires jusqu'à cette même date.

Les frais de construction de ce palais de justice n'ont pas été pris sur le fonds consolidé du revenu ; c'est l'acte 13 et 14 Vic., chap. 94, qui y a pourvu.

BAS CANADA.

Palais de Justice de Comté érigés en vertu de l'acte 20 Vict., chap. 44.

LISTE des Palais de Justice érigés par divers Comtés du Bas-Canada, avec l'aide du Gouvernement.

Nos.	COMTE.	DISTRICT.	Date de l'achèvement.
1	Témiscouata	Kamouraska	Juin 1860.
2	Saguenay	Saguenay	
3	L'Islet	Montmagny	Juin 1860.
4	Montmorency	Québec	
5	Bellechasse	Montmagny	Novembre 1859.
6	Dorchester	Beauce	Novembre 1865.
7	Lévis	Québec	
8	Mégantic	Arthabaska	Décembre 1860.
9	Compton	St. François	Mars 1859.
10	Lotbinière	Québec	Décembre 1862.
11	Wolfe	St. François	
12	Portneuf	Québec	
13	Richmond	St. François	Septembre 1859.
14	Stanstead	do	
15	Nicolet	Trois-Rivières	
16	Drummond	Arthabaska	Décembre 1859.
17	Champlain	Trois-Rivières	
18	Shefford	Bedford	Juin 1861.
19	Knowlton (Brome)	do	Juin 1859.
20	Bagot	St. Hyacinthe	
21	Yamaska	Richelieu	Mars 1860.
22	St. Maurice	Trois-Rivières	1858.
23	Maskinongé	do	Novembre 1859.
24	Berthier	Richelieu	Décembre 1864.
25	Rouville	St. Hyacinthe	Mars 1859.
26	Iberville	Iberville	Mars 1861.
27	Verchères	Montréal	Novembre 1859.
28	L'Assomption	Joliette	Mars 1860.
29	Montcalm	do	Septembre 1859.
30	Chambly	Montréal	
31	Laval	do	1858.
32	Hochelaga	do	do
33	Jacques Cartier	do	do
34	Laprairie	do	
35	Napierville	Iberville	Juin 1859.
36	Chateauguay	Beauharnois	1859.
37	Terrebonne	Terrebonne	Décembre 1862.
38	Argenteuil	do	
39	Vaudreuil	Montréal	Décembre 1859.
40	Soulanges	do	Septembre 1859.
41	Huntingdon	Beauharnois	Décembre 1859.
42	Pontiac	Ottawa	
43	Québec	Québec	1859.

Les dates données pour l'achèvement de ces édifices sont celles des derniers paiements faits par l'Etat.

Pour la dépense, voir le tableau suivant, signé par J. Baine, teneur de livres.

PALAIS DE JUSTICE DE COMTÉ, 20 VIC., CHAP. 44.

No.	NOM.	Montant du crédit.	Montant payé sur le crédit.	Intérêt payé.	Montant total payé.	Montant de l'intérêt dû 10 juin 1857 au 10 juin 1867.	Montant de l'intérêt payé.	Montant total dû.	Date des paiements.
		$	$	$ cts.	$ cts.	$	$	$	
1	Témiscouata	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Juin 1860.
2	Saguenay	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
3	L'Islet	1,200	1,200	137 59	1,337 59	.....	.....	.....	do
4	Montmorency	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
5	Bellechasse	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Nov. 1859.
6	Dorchester	1,200	1,200	366 97	1,566 97	.....	.....	.....	Nov. 1864.
7	Lévis	1,200	.....	.....	.....	720	360	1,560	
8	Mégantic	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Déc. 1860.
9	Compton	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Mars 1859.
10	Lotbinière	1,200	1,200	362 76	1,562 76	.....	.....	.....	Déc. 1862.
11	Wolfe	1,200	.....	.....	.....	720	72	1,848	
12	Portneuf	1,200	.....	.....	.....	720	648	1,272	
13	Richmond	1,200	1,200	157 02	1,357 02	.....	.....	.....	Sept. 1859.
14	Stanstead	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
15	Nicolet	1,200	.....	.....	.....	720	648	1,272	
16	Drummond	1,200	1,200	180 00	1,380 00	.....	.....	.....	Déc. 1859.
17	Champlain	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
18	Shefford	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Juin 1861.
19	Knowlton (Brome)	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Juin 1859.
20	Bagot	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
21	Yamaska	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Mars 1860.
22	St. Maurice	600	600	.....	600 00	.....	.....	.....	1858.
23	Maskinongé	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Nov. 1859.
24	Berthier	1,200	1,200	418 25	1,618 25	.....	.....	.....	Octobre 1864.
25	Rouville	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Mars 1859.
26	Iberville	1,200	1,200	264 61	1,464 61	.....	.....	.....	Mars 1861.
27	Verchères	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Nov. 1859.
28	L'Assomption	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Mars 1860.
29	Montcalm	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Sept. 1859.
30	Chambly	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
31	Laval	600	600	.....	600 00	.....	.....	.....	1858.
32	Hochelaga	600	600	.....	600 00	.....	.....	.....	do
33	Jacques Cartier	600	600	.....	600 00	.....	.....	.....	do
34	Laprairie	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
35	Napierville	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Juin 1859.
36	Chateauguay	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	do
37	Terrebonne	1,200	1,200	390	1,590 00	.....	.....	.....	Déc. 1862.
38	Argenteuil	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
39	Vaudreuil	1,200	1,200	72 00	1,272 00	.....	.....	.....	Déc. 1859.
40	Soulanges	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Sept. 1859.
41	Huntingdon	1,200	1,200	.....	1,200 00	.....	.....	.....	Déc. 1859.
42	Pontiac	1,200	.....	.....	.....	720	.....	1,920	
43	Québec	600	600	.....	600 00	.....	.....	.....	1859.
		48,600	33,000	2,349 20	35,349 20	9,360	1,728	23,232	

(Signé), J. BAINE,
Teneur de livres.

Les blancs sous le titre " date des paiements " indiquent les comtés qui n'ont pas encore reçu d'aide du gouvernement, ou qui n'ont reçu que le paiement de l'interêt sur l'octroi.

PRISONS.

ANCIENNE PRISON DE DISTRICT, QUÉBEC.

A. D.

MDCCCX.

L. A. Reg. Georgio III.,

Prov. Gub. D. D. J. H. Craig, Bi. Eqte.,

Carcer iste bonos a pravis,

Vindicare possit.

Cette prison, qui porte l'inscription ci-dessus, est située à l'encoignure des rues St. Stanislas, Ste. Anne, Ste. Angèle et Dauphiné, haute-ville, où elle occupe un terrain de 18,500 pieds carrés.

Elle a été érigée en 1810 par le gouvernement provincial, d'après les plans de M. François Baillairgé, architecte de Québec, au prix de $60,000. Elle a commencé à être utilisée en 1814.

Elle se compose d'un principal corps de bâtisse à deux étages sur rez-de-chaussée ayant 140 pieds de front sur 42 de profondeur, et une projection sur la façade de 60 pieds sur 13. En arrière, se trouvent trois petites ailes de 12×6, et la prison des femmes, qui est de 36×34 et à deux étages sur rez-de-chaussée ; le corps de garde attenant à la prison a 34 pieds sur 31 et est à un étage sur rez-de-chaussée.

Les murs extérieurs de ces bâtisses sont en moellons et les toits sont couverts en fer blanc.

De 1860 à 1867, une nouvelle prison ayant été érigée en dehors de la ville, l'ancienne a été vendue le 16 octobre 1861, pour la somme de $12,000 aux syndics du collége Morrin, qui en prirent possession le 8 août 1867, suivant les conventions.

Les lignes suivantes, touchant la première prison de Québec, sont extraites du *Hawkin's Picture of Quebec* :

" Sous le gouvernement français, la prison publique était située en arrière de l'ancien palais de l'intendant, qui se trouvait près de la rivière St. Charles, sur l'emplacement actuellement occupé par le parc au bois des autorités militaires, en dehors de la porte du Palais. Ce palais fut détruit par un incendie, le 5 janvier 1713, reconstruit ensuite, détruit pour la deuxième fois par le feu, en 1726, et une troisième fois en 1775, par les Américains, sous le commandement du général Arnold.

" En 1784, les appartements vacants du couvent des Récollets servirent de prison temporaire. La prison commune fut tenue dans une partie de la rangée de maisons qui, en 1834, avoisinaient les casernes de l'artillerie à leur extrémité Est."

NOUVELLE PRISON DE DISTRICT, QUÉBEC.

Elle a été construite d'après les plans dressés par M. Charles Baillairgé, architecte, de Québec, et conformément aux instructions des inspecteurs de prisons. Elle est située sur la propriété Bonner, près des plaines d'Abraham, sur la rive Nord-Est du St. Laurent, à un mille environ de la porte St. Louis.

Lors de son acquisition, il y avait sur cette propriété deux maisons, dont l'une a été utilisée depuis comme observatoire ; elle se composait de trois lots, savoir :

Lot No. 1, de 46 arpents, 31 perches et 196 pieds, mesure française, appartenant jadis à J. Bonner, et acheté à une vente du shérif, en 1854, pour la somme de £5,277 10s. ($21,110) dont £1,002 10s., ($4,010) furent remboursés au gouvernement par des personnes qui possédaient déjà sous hypothèque certaines parties de ce lot.

Lot No. 69, de 35 pieds de front sur 70 de profondeur, mesure anglaise, autrefois la propriété de Charles Fitzpatrick, et acheté à une vente du shérif en 1855 pour £130 ($520).

Lot No. 2, de 35 pieds de front sur 80 de profondeur, mesure anglaise, acheté en 1856, de la veuve Codville, pour £220 ($880). Le prix total de la propriété ainsi acquise par le gouvernement se monte à £4,625 ($18,500), et sa superficie est d'environ 32 arpents.

Les autorités militaires ayant objecté au choix de ce site, à raison que la prison projetée pouvait nuire aux fortifications de la cité, sa construction dût être différée ; mais cette difficulté fut ensuite réglée, et le contrat pour la construction de la partie centrale, de l'aile Sud en arrière et de l'aile Est, fut signé le 31 janvier 1861 par MM. T. J. Murphy et T. M. Quigley pour la somme de $64,000.

Les travaux se commencèrent la même année et furent continués jusqu'au 1er janvier 1864 ; interrompus à cette époque, ils furent repris au mois d'avril suivant et continués jusqu'à l'achèvement des travaux ci-dessus mentionnés, le 1er juin 1867, date où leur prix de revient s'élevait à $137,932.12 par suite de travaux additionnels, etc.

La nouvelle prison, bien qu'elle soit inachevée, renferme 138 cellules ou la moitié du nombre qu'elle aura lorsque l'aile Ouest sera construite. Sur ce nombre il y a 70 petites cellules et 27 cellules doubles (en tout 97) pour les hommes et 41 pour les femmes.

Elle se compose actuellement d'un principal corps de bâtisse central de 88 sur 50 pieds à trois étages sur rez-de-chaussée, d'un autre corps adjacent, à l'Est, ayant 50 × 48 et deux étages sur rez-de-chaussée ; d'une aile Est à angle droit avec ce dernier, dans laquelle se trouvent les cellules, ayant deux étages sur rez-de-chaussée et présentant un front de 108 pieds sur 47 de profondeur ; d'une aile à l'Est de cette dernière, à 2 étages sur rez-de-chaussée, de 21 × 26 pieds et renfermant les cabinets d'aisance ; et d'une aile Sud ou prolongement à 2 étages sur rez-de-chaussée en arrière de la partie centrale, ayant 66 × 40 pieds, et où se trouvent les chapelles des prisonniers.

Les murs extérieurs sont en maçonnerie de pierre de taille, à parements bosselés et à assises régulières, les divisions intérieures en brique et le toit couvert en ferblanc.

L'édifice fut livré au shérif le 1er juin 1867.

PRISON DE DISTRICT, TROIS-RIVIÈRES.

La construction date de 1817, et elle est sur le lot situé entre les rues Haut-Bock, St. François-Xavier et de la Prison, au Sud-Est du Palais-de-Justice.

Ses dimensions sont de 97 pieds sur la façade, du côté ds la rue Haut-Boch, et de 47 pieds du côté de la rue St. François-Xavier ; on peut y loger 75 prisonniers.

Elle est à deux étages sur rez-de-chaussée et soubassement, et couverte en fer-blanc. La maçonnerie, des murs extérieurs est en moellons, excepté celle de sa façade, qui est à assises régulières, et dressée au marteau. Le premier rang de maçonnerie, les écoinçons, linteaux et chaperons de tout l'édifice sont en pierre de taille.

Le Département a entretenu et réparé cet édifice depuis l'union.

Depuis l'époque de l'Union en 1841 jusqu'au premier juillet 1867, les dépenses encourues pour réparer et améliorer la prison et le palais de justice de Trois-Rivières se sont élevées à $4,131.19.

ANCIENNE PRISON DE SHERBROOKE, DISTRICT DE ST. FRANÇOIS.

C'est une construction en brique, de 57 sur 26 pieds, à deux étages sur rez-de-chaussée située sur la rue Montréal, dans la ville de Sherbrooke, sur un lot de 134 pieds de long sur 101 de profondeur, contenant 13,534 pieds carrés.

Les principales dépenses encourues par le Département pour cet édifice se sont élevées à $2,518 de 1841 à 1849 ; en 1859 on y fit pour environ $325 de réparations.

En 1860, cette prison était si délabrée que l'architecte du département crut devoir recommander de l'abandonner et d'en construire une nouvelle.

NOUVELLE PRISON DE SHERBROOKE, DISTRICT DE ST. FRANÇOIS.

C'est un édifice en pierre de taille dont les murs de division sont en brique. Il est situé en arrière du palais de justice, sur un lot de 250 × 150 pieds, ou de 37,500 pieds en superficie.

Il consiste en un principal corps de bâtisse de 39 sur 49½ pieds; sur le devant, il est à un et en arrière à deux étages sur rez-de-chaussée, et il est flanqué d'une aile gauche, à 2 étages sur rez-de-chaussée, et longue de 40½ pieds sur 44½.

Le 19 août 1865, le gouvernement changea avec la corporation de la ville de Sherbrooke l'emplacement de l'ancienne prison pour celui de la nouvelle, et le 28 août de la même année le contrat pour la construction de cet édifice fut passé, avec Charles Côté pour la somme de $24,977. Le 1er juillet 1867, il n'y avait de complété que le corps principal et l'aile devant servir de prison pour les hommes; celle destinée aux femmes n'est pas construite. Dans son état actuel on peut y interner 40 prisonniers.

ANCIENNE PRISON DE DISTRICT, MONTRÉAL.

C'était un édifice en pierre à un étage sur rez-de-chaussée, avec une partie centrale surmontée d'un fronton et d'un petit dôme, et flanquée d'une aile de chaque côté. Sa façade donnait sur la rue Notre-Dame et l'arrière sur le Champ-de-Mars.

Elle était située sur une partie du terrain qu'occupe aujourd'hui le palais de justice.

L'historique de cette ancienne prison est donné comme suit par le *Hochelaga Depicta:*

" Cet édifice, situé près de l'ancien palais de justice, occupait aussi un terrain qui avait appartenu aux Jésuites. La première prison, construite au même endroit, fut détruite par le feu en 1803. La prison actuelle fut érigée en 1806 en vertu d'un décret provincial du 25 mars 1805 affectant un crédit de £9,000 à cette fin. M. Joseph Courcelles dit Chevalier en fut le constructeur. Une fois la nouvelle prison construite, l'ancienne servit pendant un an de *maison d'industrie*; mais le 12 mai 1838, le gouvernement en reprit possession et la fit occuper comme caserne."

En 1844, le militaire dût quitter l'édifice, ou furent installées les cours de justice peu de temps après la destruction par le feu de l'ancien palais de justice.

L'ancienne prison continua à servir de cour de justice jusqu'à l'automne de 1849, et elle fut démolie ensuite pour faire place au nouveau palais de justice, et les cours de justice furent transférées dans l'ancien hôtel du gouvernement.

Depuis l'union, en 1841, jusqu'à 1849, la dépense encourue par le département pour cet édifice se monte à $4,824.40.

NOUVELLE PRISON DE DISTRICT, MONTRÉAL.

La prison, avec son corps de garde, ses dépendances et cours, est située à l'intérieur d'un mur d'enceinte, sur un lot, de la contenance de 10.61 acres, acheté des héritiers de feu Sir John Johnston. Ce lot se trouve sur le côté Sud de la rue Ste. Marie, continuation de la rue Notre-Dame dans le faubourg Québec, et près des limites de la cité de Montréal, à l'Est.

La prison a 240 pieds de façade et se compose d'un corps de bâtisse et de trois ailes. Ses murs extérieurs sont en pierre de taille à assises régulières. Une de ces ailes est du côté Nord-Est, l'autre du côté Sud-Ouest et la troisième en arrière du principal corps.

La partie centrale est longue de 60 pieds sur 49 de profondeur, et a trois étages sur rez-de-chaussée et soubassement. La façade est surmontée d'un fronton. L'aile Nord-Est est de 90 pieds sur 38 et a trois étages sur rez-de-chaussée avec soubassement et mansardes. L'aile Sud-Ouest est de 90 × 30, et a deux étages entre le rez-de-chaussée et les mansardes. L'aile centrale est de 64 × 30 pieds et a trois étages entre les mansardes et le soubassement.

L'édifice est fourni d'eau et chauffé au moyen de poëles et d'un engin à vapeur, lesquels consument généralement 400 cordes de bois dur par année.

Les plans en ont été dressés par M. Blaiklock, de Québec, en 1825, et il a été construit sous la direction de M. Wells, de Montréal, entre les années 1830 et 1840. Il fut livré au shérif en 1836, mais il n'était alors qu'en partie terminé. A venir à 1840, le prix de revient de sa construction s'éleva à $104,000 environ, somme qui fut votée par la législature du Bas-Canada.

En 1852-53, l'aile Nord-Est, qui était de la même largeur que celle du Sud-Ouest, fut élargie de 30 à 38 pieds, et l'intérieur démoli et refait sur un autre plan, ce qui coûta $15,000 environ.

Depuis l'union (10 février 1841) jusqu'au 1er juillet 1867, le total des dépenses encourues par le département pour la prison, sous forme de réparations et améliorations, s'est élevé à $22,354.07.

Depuis plusieurs années, le nombre des détenus de cette prison a varié de 300 à 450 chaque année, bien qu'elle ne soit faite que pour 300 au plus. L'hiver, elle est qelquefois si encombrée qu'il faut mettre trois ou quatre prisonniers dans une petite cellule.

L'agrandissement de cette prison fut recommandé par le rapport du département de 1862, et en 1863 un plan fut dressé à cet effet par le soussigné sous la direction des inspecteurs de prisons. D'après ce plan, une rallonge de 104 sur 46 pieds, à trois étages sur rez-de-chaussée, doit être faite à l'aile centrale, laquelle rallonge devra contenir 160 cellules de nuit de 3 pieds sur 8 ; mais il n'a encore été rien décidé à l'égard de sa construction.

PRISON DE REFORME DU BAS CANADA.

Elle a été détruite par le feu le 7 août 1864, mais elle est maintenant en voie de reconstruction.

Elle est située sur un lot d'une superficie d'environ 61 arpents, dans le village de St. Vincent de Paul, Ile Jésus, à 10 milles au Nord de la cité de Montréal.

Les plans de la nouvelle prison ont été faits sous la direction des inspecteurs de prisons.

Lorsqu'elle sera terminée, cette prison aura 240 petites cellules, 12 de réclusion solitaire et 18 cachots. Elle se composera d'un principal corps de bâtisse, de 76½ sur 40½ pieds, à trois étages sur rez-de-chaussée ; de deux ailes de 57 sur 48 pieds et à deux étages sur rez-de-chaussée ; de deux pavillons—un près de chaque aile de 30½ sur 49 pieds et à deux étages sur rez-de-chaussée ; et de deux ailes en arrière de chaque pavillon, chacune de 100 sur 45 pieds, contenant trois étages de cellules servant de dortoirs. Une de ces ailes, qui a 120 cellules et des ateliers, est terminée. Un des pavillons, l'aile droite et la partie centrale de l'édifice sont en voie de construction. Les murs extérieurs sont en maçonnerie de pierre, à assises régulières, les murs de division en brique et le toit couvert en ferblanc.

Les travaux furent commencés en 1865, et, d'après les progrès actuels, on peut espérer qu'ils seront terminés dans le cours de deux ans.

A venir au 1er juillet 1867, la dépense encourue pour la reconstruction de cet édifice s'est élevée à $70,950.96, et pour le terminer il faudra encore environ $63,000.

Ces travaux de construction se faisaient d'abord par les détenus, sous le contrôle immédiat du préfet de la prison, lequel suivait les ordres des inspecteurs de prisons ; mais le département en a aujourd'hui la direction générale, et il les fait faire à la journée, de manière à employer les détenus, conformément à un arrêté du conseil en date du 4 février 1865.

L'édifice qui d'abord a servi de prison, ainsi que ses dépendances,—les boulangerie, buanderie, écuries, remise, grange et loge du concierge,—étaient occupés par les religieuses du Sacré-Cœur, et furent achetés avec le terrain le 27 décembre 1861, de la fabrique de St. Vincent-de-Paul, pour la somme de $18,000. L'édifice employé, comme prison était de 119 pieds de longueur sur 53 de profondeur, et flanqué en avant, de 2 ailes de 25 × 29 ; en arrière, il en avait deux autres, de 20 × 20, et deux pavillons, de 9 × 10 pieds, le tout en pierre. C'est cette partie de la propriété qui fut détruite par le feu ; le reste n'ayant été qu'en partie endommagé, a été restauré depuis.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS RÉUNIS.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Cet édifice, qui sert de palais de justice et de prison, est situé dans le village de Percé, comté et district de Gaspé, à 443½ milles par voie de terre en bas de Québec, et à 140 milles des Iles de la Madeleine. Il est en pierre, à un étage sur rez-de-chaussée, et long de 36 pieds sur 35½ de profondeur.

Les chambres du geôlier, et la prison qui se compose de trois cellules, sont au rez-de-chaussée ; la cour occupe le premier étage au-dessus.

L'emplacement est borné à l'Est ou en front par la grande rue du village ; à l'Ouest ou en arrière par une autre rue le séparant de la propriété de Jean LeBouthillier ; au Nord par la propriété de la veuve Tremblay, et au Sud par la propriété de John T. Moriarty. Sur la grande rue, il a 66 pieds, sur la rue en arrière 77½, et sur la limite Sud, le long de la propriété du dit John Moriarty, sa profondeur est de 935¾ pieds.

Cet édifice était dans le principe destiné à servir d'habitation particulière, et ne convient nullement à l'objet auquel il sert; il faut qu'il soit reconstruit et agrandi.

Le 15 novembre 1860, des plans et devis estimatifs furent proposés pour l'amélioration de cet édifice, et la construction d'une aile de 39 × 44 pieds devant servir de prison ; mais à part de légers frais de réparation, en 1860, et qui s'élevaient à $343.85, il n'a rien été fait.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW CARLISLE.

Il est situé dans le village de New Carlisle, comté de Bonaventure et district de Gaspé, sur le côté Sud de la Baie-des-Chaleurs, et à 379½ milles (par voie de terre) en bas de Québec. Cet édifice est en pierre et à un étage sur rez-de-chaussée. Il fut érigé en 1814, et ses dimensions sont de 48½ pieds de longueur sur 32½ de profondeur.

Les chambres du geôlier et la prison, consistant en quatre cellules, sont au rez-de-chaussée. La cour occupe le premier étage au-dessus.

La prison et ses cours ont un mur de 10½ de haut autour d'une enceinte de 120¾ pieds de long sur 80½ de large.

Le site de la prison et les terrains qui en dépendent, sont situés entre la grande rue sur le front, la rue Roy en arrière, et une rue de chaque côté. Ils embrassent une superficie de quatre acres, ayant 417.42 pieds en front ainsi qu'en profondeur.

Le 15 novembre 1860, des plans et devis estimatifs furent fournis pour l'amélioration de cet édifice et la construction d'une aile de 39 × 44 pieds pour l'usage de la prison ; mais, à part d'une dépense de $113.12 pour réparations, en 1863, rien n'a été décidé à ce sujet.

Actuellement, cet édifice n'est nullement adapté aux fins de sa destination.

COUR DE DISTRICT ET PRISON, KAMOURASKA.

C'est un édifice en pierre brute, à un étage sur rez-de-chaussée. Les murs de division sont en brique. Il est situé dans le village de St. Louis de Kamouraska, sur un lot de 1½ arpent en superficie, et il a 74 pieds sur 32.

Après l'établissement du district de Kamouraska, le 30 mai 1849, en vertu de l'acte 12 Vic., c. 38, le gouvernement acheta l'habitation particulière de feu l'hon. Jean Taché, le 31 mai 1850, pour la somme de £1,500 ($6,000), pour en faire une prison et cour de justice, et dans les années 1850 et 1851 elle subit les travaux nécessaires à cette transformation qui s'élevèrent à la somme de $8,858.40, y compris la somme payée pour la propriété.

Cet édifice fut ensuite agrandi par l'addition d'une nouvelle aile en maçonnerie de pierre—construction qui fut commencée en 1859 et terminée en 1861, au prix de revient de $11,740.

Il fut partiellement détruit par le feu le 9 décembre 1862 ; les travaux de sa restauration furent donnés à l'entreprise le 1er de décembre 1863, et terminés le 1er février 1865. A venir à 1866, les frais de restauration et d'autres travaux indispensables montèrent à environ $7,830.

Les frais de construction de cet édifice n'ont pas été prélevés sur le revenu consolidé ; il y a été fait face par un emprunt sur la garantie de bons émis en vertu de l'acte 12 Vic., c. 112, et dont le principal et l'intérêt se paient par la perception d'une taxe imposée sur toutes les poursuites intentées devant la cour de ce district. Cette prison renferme 13 petites cellules.

ANCIENNE COUR DE DISTRICT ET PRISON, ST. HYACINTHE.

Le département a entretenu et réparé cet édifice jusqu'en 1862, où il a été remplacé par une nouvelle bâtisse.

De 1841 à 1849, la somme dépensée en réparations à l'ancien édifice s'éleva à $2,180.93. En 1860, on y faisait des réparations au montant de $490., quand le 23 août de la même année, il fut détruit par un incendie.

COUR DE DISTRICT ET PRISON, AYLMER.

Cet édifice est situé dans le village d'Aylmer, sur le côté Nord du lac Chaudière, à 7 milles à l'Ouest de la cité d'Outaouais.

La maçonnerie est en pierre de taille, à assises régulières ; il est à un étage sur rez-de-chaussée et soubassement, et couvert en ferblanc. Cet édifice a 90 pieds de long sur 43 de profondeur, non compris une aile, en arrière, de 23×30, qui contient la prison.

La construction a été commencée en 1850. En 1852 on commença à l'utiliser, et en 1854 il était terminé. Y compris les murs d'enceinte et l'ameublement, le prix de revient s'est élevé à £6,485 17s. 7d. ($25,943.52).

A cette dépense, il a été fait face par un emprunt sur la garantie de bons émis en vertu de l'acte 12 Vic., chap. 112, et dont l'intérêt et le principal se paient par la perception d'une taxe imposée sur toutes les poursuites intentées devant la cour d'Aylmer.

Jusqu'au 1er juillet 1867, les frais de réparation se montaient à $3,083.76.

NOUVELLES COURS DE DISTRICT ET PRISONS.

Erigées en vertu de l'acte de judicature du Bas-Canada, 20 Vic., chap. 44, et de l'acte 22 Vic., chap. 5.

En vertu de la loi de judicature du Bas-Canada, 20 Vic., chap. 44, douze nouveaux districts furent établis en 1857, savoir : Rimouski, Saguenay, Montmagny, Beauce, Arthabaska, Richelieu, Bedford, St. Hyacinthe, Joliette, Iberville, Beauharnois et Terrebonne.

Par une loi subséquente, 22 Vic., chap. 5, Saguenay fut partagé en deux districts par la création de celui de Chicoutimi. Peu de temps après il fut décidé de construire une bâtisse devant servir de cour et prison locales à Amherst, l'île la plus importante du groupe des Iles de la Madeleine, et qui possède une des plus belles rades. Anciennement, ces îles du golfe St. Laurent, éloignées de 140 milles de Percé, chef-lieu du comté de Gaspé, appartenaient à la juridiction de ce comté.

Conformément à la première loi citée, la municipalité du comté où se trouve le chef-lieu de chaque district a choisi et fourni un emplacement libre de toute obligation, pour y ériger une cour de justice et prison. Dès que le choix des emplacements a été approuvé par Son Excellence, le Département a reçu l'autorisation de donner à l'entreprise les divers édifices voulus. Leur construction fut commencée en 1859 et 1860, et terminée en 1861 et 1862, à l'exception de celui de l'île Amherst, qui fut commencé en 1861, et de celui de la Malbaie, qui fut terminé en 1863.

La maçonnerie de la plupart de ces édifices est en pierre de taille, à assises régulières, et les toits sont couverts en ferblanc.

Ils sont généralement construits d'après le même plan et sont tous à un étage sur rez-de-chaussée at soubassement. Ces plans sont de F. P. Rubidge, écr., architecte du département, et conformes aux instructions des inspecteurs de prisons.

Ils se composent d'un principal corps de bâtisse formant façade où se tiennent les cours de justice, et d'une aile en arrière contenant 8 petites cellules et 8 cellules doubles, destinées aux prisonniers. Les ailes sont généralement à deux étages sur rez-de-chaussée.

La localité, les dimensions, la date de la construction et le prix de revient de chaque édifice sont donnés dans les tableaux Nos. 1 et 2, ci-joints.

Les frais de construction, d'installation et d'ameublement de toutes ces cours de justice et prisons, ont été portés au compte du fonds d'emprunt municipal.

Tous ces édifices, une fois terminés, ont été livrés aux shérifs de leur district respectif.

Chacun d'eux, au nom du shérif du district, est assuré pour la somme de $12,000, à l'exception de celui d'Amherst (Iles de la Madeleine), dont l'assurance n'est que de $6,000.

Dans la nuit du 26 au 27 juillet 1865, la cour de justice et prison de Ste. Scholastique fut détruite par l'incendie, dans lequel périrent trois détenues. La compagnie d'assurance Royale, qui avait assuré l'édifice pour $12,000, paya aussitôt après, et depuis lors l'édifice a été reconstruit. Il était terminé et prêt à être occupé le 20 janvier 1866.

No. 1.—Tableau montrant les localité, dimensions, description, date de construction, etc., des nouvelles Cours de District et Prisons du Bas-Canada, érigées en vertu des actes 20 Vic., chap. 44, et 22 Vic., chap. 5.

No.	District.	Chef-lieu.	Palais de Justice. Dimensions. Longueur.	Palais de Justice. Dimensions. Profondeur.	Palais de Justice. Etages sur rez-de-chaussée	Prisons. Dimensions. Longueur.	Prisons. Dimensions. Profondeur.	Prisons. Etages sur rez-de-chaussée	Description. De l'édifice.	Description. Du toit.	Commencé.	Terminé.	Terrain de chaque édifice.
			Pieds.	Pieds.		Pieds.	Pieds.						
1	Gaspé (Iles de la Madeleine)	Ile Amherst	30	40	1	(Corps princ. p. cour et prison)			Maç. en moël. irrég	Ferblanc	1861	Sept. —, 1862	2 arpents.
2	Rimouski	St. Germain de Rimouski	90	45	1	52	36	2	Pierre de taille	Bardeaux	1859	Sept. 15, 1862	4 do
3	Chicoutimi	Chicoutimi	90	45	1	52	36	1	do	do	1859	Mars 17, 1862	4 do
4	Saguenay	St. Etienne de la Malbaie	90	45	1	52	36	1	do	do	1859	Nov. —, 1863	3 do
5	Montmagny	St. Thomas	90	45	1	52	36	2	do	Ferblanc	1859	Juillet 1, 1862	4 do
6	Beauce	St. Joseph de la Beauce	90	45	1	52	36	2	do	do	1859	Sept. —, 1862	4 do
7	Arthabaska	St. Christophe	90	45	1	52	36	2	C. en brique, prison, pierre de taille	Bard'aux	1859	Déc. —, 1861	4 do
8	Richelieu	Sorel	90	45	1	52	36	2	do	do	1860	Jan. —, 1862	4 do
9	Bedford	Nelsonville (Sweetsburgh)	90	45	1	52	36	2	do	do	1859	Jan. —, 1862	4 do
10	St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	90	45	1	52	36	2	Pierre de taille	Ferblanc	1860	Juin 16, 1862	4 do
11	Joliette	Industrie	90	45	1	52	36	2	do	do	1860	Jan. —, 1862	4 do
12	Iberville	St. Jean	90	45	1	52	36	2	do	do	1859	Fév. 5, 1861	4 do
13	Beauharnois	St. Clément	90	45	1	52	36	2	do	do	1859	Jan. —, 1862	4 do
14	Terrebonne	Ste. Scholastique	90	45	1	52	36	2	do	do	1859, Brûlée 1865.	1862, Reconstruit, janvier 1866.	4 arpents

Les Nos. 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13 et 14 furent livrés aux shérifs des districts respectifs en 1861, et les Nos. 1, 2, 4, 6 et 10 en 1862.

No. 2—TABLEAU des sommes dépensées, à venir au premier juillet 1867, pour la construction des Cours de Justice et Prisons du Bas-Canada, érigées en vertu des actes 20 Vic., chap. 44, et 22 Vic., chap. 5, et dont le prix de revient est porté au compte du fonds d'emprunt municipal.

No.	DISTRICT.	CHEF-LIEU.	Date de l'achèvement.	Construction.	Frais d'installation	Coût total.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Gaspé (Iles de la Madeleine)	Ile Amherst	Sept. 1862..	9,944 51	240 20	* 10,184 71
2	Rimouski	St. Germain de Rimouski	do ..	32,551 68	882 73	33,434 41
3	Chicoutimi	Chicoutimi	Mars 1862..	29,687 01	736 89	30,423 90
4	Saguenay	St. Etienne de la Malbaie	Nov. 1863..	894 93 40,045 34	..... 1,483 29	† 894 93 41,528 63
5	Montmagny	St. Thomas	Juillet 1862..	33,469 33	854 13	34,323 46
6	Beauce	St. Joseph de la Beauce	Sept. 1862..	27,810 26	861 06	28,671 32
7	Arthabaska	St. Christophe	Déc. 1861..	29,990 97	1,491 63	31,482 60
8	Richelieu	Sorel	Jan. 1862..	27,531 15	1,264 91	28,796 06
9	Bedford	Nelsonville (Sweetsburgh)	do ..	26,340 49	939 55	27,280 04
10	St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	Juin 1862..	34,087 03	897 80	34,984 83
11	Joliette	Industrie	Jan. 1862..	31,297 27	849 38	32,146 65
12	Iberville	St. Jean	Fév. 1861..	26,093 89	789 57	26,883 46
13	Beauharnois	St. Clément	Jan. 1862..	30,422 62	808 95	31,231 57
14	Terrebonne	Ste. Scholastique	1862.. Reconstruite après l'incendie jan. 1866.....	28,473 71 15,561 22	1,338 32	29,812 03 15,561 22
				424,201 41	13,438 41	437,639 82

* De cette somme totale, $2,009,82 ont été payées sur les crédits généraux affectés aux arbitrages
† do $8,145.69 do do

Les murs d'enceinte de ces nouveaux établissements ne sont pas encore construits ; il est donc impossible de faire sortir les prisonniers pour travailler ou prendre de l'exercice.

COUR DE DISTRICT ET PRISON D'ALGOMA.

On est en voie de la construire au pied du lac Supérieur, sur un lot, de trois acres environ, réservé à cette fin dans la ville du Sault Ste. Marie.

Elle est à un étage sur rez-de-chaussée. Ses murs extérieurs sont en maçonnerie de pierre et ses murs de division en brique. Ses dimensions sont de 60 pieds sur 43 avec une projection frontale de 44 pieds sur 13.

Le premier contrat pour la construction de cet édifice, fut passé 1861, et il stipulait qu'il serait en bois ; $4,000 furent affectées à sa construction, que l'on commença le printemps de cette année, mais l'officier en charge ayant condamné l'ouvrage fait, l'entrepreneur l'abandonna en 1862.

A la requête des inspecteurs de prisons, il fut décidé d'ériger l'édifice en pierre actuellement en voie de construction ; le contrat fut signé le 10 octobre 1865, et fixait à $15,780 le prix de cette construction, que l'on espère compléter cette année.

On occupe en attendant pour cour et prison, des édifices loués de particuliers, comme on le faisait auparavant.

ÉCOLES NORMALES.

ÉCOLE NORMALE LAVAL ET ÉCOLES MODÈLES, QUÉBEC.

Voir Vieux Château St. Louis à la page 260 Appendice.

ÉCOLE NORMALE ET ÉCOLE MODÈLE JACQUES-CARTIER.

Voir Ancien Hôtel du Gouvernement, Montréal, page 261 Appendice.

ÉCOLE NORMALE ET MODÈLE MCGILL, CI-DEVANT LE LYCÉE DE MONTRÉAL.

C'est un édifice en pierre de 185 pieds sur 63, situé à l'encoignure des rues Belmont et Lagauchetière, sur un lot d'une superficie de 49,131 pieds. Il a été terminé en 1845, sous la direction de John Ostell, architecte, de Montréal.

En vertu de l'acte 14 et 15 Vic., ch. 57, un arrêté du conseil, en date du 13 août 1852, autorisa le département à acheter le Lycée pour une somme n'excédant pas $18,000, à prendre dans le fonds des biens des Jésuites.

L'acquisition fut effectuée cette année là, et il a été ensuite pris un arrangement avec les autorités du collége McGill pour réparations et frais d'installation moyennant $10,516, de manière à convertir l'édifice en une école normale et modèle pour la population protestante du Bas-Canada. Il fut ouvert à l'enseignement le 3 mars 1857, jour de l'inauguration de l'école normale McGill.

ÉCOLE NORMALE ET MODÈLE DE TORONTO.

Elle est située sur un carré d'environ 7½ acres, entre les rues Church et Victoria, borné au Nord par la rue Gerrard et au Sud par la rue Gould.

Ce terrain a été acheté en août 1850 de l'honorable Peter McGill, de Montréal, par le conseil de l'instruction publique, pour la somme de £4,500 ($18,000).

Le premier octroi de la législature à cet établissement a été de $60,000, suivi d'un autre de $40,000 en 1852.

La pierre angulaire de cet édifice a été posée le 2 juillet 1851, par Son Excellence le comte d'Elgin.

Pour plus amples détails, voir le *Hand-Book of Toronto,* déjà cité, auquel sont empruntés les renseignements ci-dessus.

Bien que construit par le gouvernement, cet édifice n'est pas sous le contrôle du département des travaux publics.

SALLES D'EXERCICE MILITAIRE, ABRIS A CANONS ET CASERNES.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE, QUÉBEC.

Elle est située à une petite distance en dehors de la porte St. Louis, sur un lot cedé à la province par le gouvernement impérial, et mesurant 255 pieds sur 240, ou en superficie 61,200 pieds.

C'est une bâtisse en charpente de 222 pieds sur 84, dans laquelle se trouve réservé le logement du gardien. Elle est éclairée par le gaz et elle renferme un arsenal à l'usage de la milice provinciale.

Le contrat pour la construction de cette bâtisse a été signé le 15 décembre 1863, et les travaux terminés en décembre 1864. Elle a coûté $8,453.21.

ARSENAL ET ABRI À CANONS, QUÉBEC.

C'est une bâtisse en pierre à un étage sur rez-de-chaussée, dont le front est en pierre dressée au marteau, et à laquelle est annexée une aile en brique, aussi à un étage sur rez-de-chaussée. Le toit des deux est couvert en ferblanc.

Le principal corps de bâtisse est de 146 sur 24, et l'aile de 98 sur 20.

Son emplacement est situé en arrière de la maison Sewell, qu'occupait le département des postes, vis-à-vis l'Esplanade et près de la porte St. Louis.

Cet édifice a été construit en 1856, et amélioré en 1857,—dépense, $4,406.11,—pour tenir à l'abri les canons et le train d'artillerie des artilleurs volontaires de Québec.

Partie du premier étage sert de logement au gardien, et le reste comme arsenal des compagnies de carabiniers volontaires.

CASERNES "DE WATER STREET," MONTRÉAL.

Elles sont situées vis-à-vis le St. Laurent et sont quelquefois désignées sous le nom de caserne de la porte de Québec, vû qu'elles se trouvent près du lieu où était la porte des anciennes fortifications françaises, à l'entrée du faubourg Québec.

Du temps des Français, cette propriété appartenait à un couvent.

Après la cession du Canada à l'Angleterre, le couvent et autres bâtisses furent convertis en casernes.

En 1822, ces dernières furent agrandies de manière à pouvoir y loger 1000 hommes.

C'est en 1850-51, que le gouvernement à eu pour la première fois des déboursés a faire pour ces casernes, au montant de $1,421.13.

CASERNES DE LA CAVALERIE, MONTRÉAL.

Elles furent aussi réparées en 1850-51, et leurs réparations coûtèrent au gouvernement provincial $2,701.88.

ABRI A CANONS, OUTAOUAIS.

C'est une bâtisse en pierre à un étage sur rez-de-chaussée située sur le côté Ouest du canal Rideau, près d'une des écluses, à son entrée inférieure, et appartenant autrefois au département de l'artillerie.

En 1857, on la convertit en abri à canons, ce qui coûta $515.10.

ABRIS A CANONS DE TORONTO.

Adjacents à un grand espace clôturé et planchéié servant aux exercises militaires, ils sont situés sur la rue Bathurst, sur la propriété appelée casernes de la rue Bathurst.

Ci-suit la description de ces bâtisses :—

Une construction en pierre de 72 pieds sur 40, érigée pour le remisage du train de quatre canons appartenant à la compagnie d'artilleurs commandée par le major Dennis.

Une bâtisse, voisine de la première et érigée comme dépôt des harnais.

Un autre bâtiment de 100 pieds servant d'abri aux chevaux de l'artillerie, etc.

Toutes ces constructions sont en bois et n'ont qu'un rez-de-chaussée. Elles furent commencées en 1856, terminées en 1857, et coûtèrent $3,592.23.

CASERNES DE TORONTO—NOUVEAU FORT.

Comme il appert par l'acte 18 Vict., chap. 91, 30 mai 1855, le ministre des colonies ayant informé Son Excelleuce le gouverneur-général que le gouvernement impérial consentait volontiers à remettre à la province toutes les propriétés de l'artillerie et toutes les réserves navales et militaires faites sur icelles, (à l'exception de Kingston, Montréal et Québec, qu'il considérait essentiellement nécessaires à la défence de la colonie par les troupes de Sa Majesté), à la condition que le gouvernement provincial pourvoirait amplement au maintien de la paix et de l'ordre dans la province,—Son Excellence le gouverneur-général, par un arrêté du conseil, fut autorisé à accepter ce transport aux termes et conditions qui seraient stipulés entre les principaux officiers militaires du gouvernement impérial et le gouverneur en conseil.

Ces propriétés furent divisées en trois classes, savoir : Classe A, comprenant les terrains militaires de Kingston, Montréal et Québec, dont les troupes de Sa Majesté

conservaient la possession ; Classe B, terrains, etc., gardés pour la défense de la province ; et Classe C, terrains, etc., qui pouvaient être vendus, loués ou utilisés selon que le gouverneur en conseil en déciderait.

Les casernes de Toronto ayant été comprises dans la classe B, elles ont été entretenues et réparées par ce département, ainsi que le chemin et le sentier qui y conduisent, lesquelles réparations, à venir au 1er juillet, ont coûté $2.257.69.

ABRI À CANONS, HAMILTON.

L'emplacement acheté à cette fin en 1856, pour la somme de $1,104 payée le 31 décembre, y compris $104 de frais, est situé sur la rue Nelson. C'est une bâtisse en brique de 140 pieds sur 36 qui fut érigée en 1857-58, et dont le prix de revient s'est élevé à $5,510.82, y compris l'achat du terrain.

EDIFICES DIVERS.

PROPRIÉTÉ SEWELL, QUÉBEC

Cet édifice, qui fut acheté pour y établir une école nautique, est situé sur la rue St. Louis, vis-à-vis l'Esplanade, près de la porte St. Louis, sur un lot de 31,000 pieds carrés.

Il est à un étage sur rez-de-chaussée et de 51 pieds sur 52, avec une aile en brique de 24 × 12. Son toit est couvert en bardeaux. Il a été acheté en 1854, pour la somme de £5,189 8s 3d ($20,757.65), y compris $757.65 de frais d'achat.

Le projet de convertir cet édifice en une école nautique ayant été abandonné en 1858, il fut utilisé pendant quelque temps par le corps de volontaires de Québec. En 1859, et au prix de $2,623.72, il fut disposé pour l'installation du département des postes, qui l'occupa jusqu'au départ du gouvernement pour Outaouais, dans l'automne de 1865. Il est maintenant occupé par le lieutenant-gouverneur Sir N. F. Belleau, et l'exécutif de la province de Québec.

STATION DE LA POLICE DE RIVERAINE, QUÉBEC.

C'est une maison en brique à un rez-de-chaussée, de 23 pieds sur 35, avec toit couvert en ferblanc. Elle est située au côté Sud de l'ancienne maison de douane, sur un lot d'une superficie de 2,110 pieds.

Pendant que l'ancienne maison de douane était entre les mains de la corporation de Québec, il fut permis au Dr. Hall d'ériger un édifice sur une partie de son terrain, à la condition que sur trois mois d'avis il le ferait démolir sans exiger compensation ; mais, comme en 1852 il fut jugé nécessaire au logement de la police de rade, qui, jusque là, avait occupé une partie de l'ancienne douane, le gouvernement qui reprenait possession de cette dernière pour l'école Nautique acheta l'autre pour la somme de $600, conformément à un arrêté du conseil (No. 1,095) en date du 31 mars 1852. La police de rade fut installée la même année dans cet édifice, et l'occupe depuis ce temps. Les frais de cette installation se montèrent à $473.50.

MUSÉE DE GÉOLOGIE, MONTRÉAL

C'est un édifice en pierre de taille, de 61 pieds de long sur 43 de profondeur Il est à deux étages sur rez-de-chaussée, avec une aile en brique de 53 × 15, à l'arrière.

Son toit est tronqué et couvert en ferblanc sur les rampes. Il est chauffé par l'appareil de chauffage à basse pression de Gould.

Cette propriété a été louée par le gouvernement en 1844-45-46 et partie de 1847, de feu l'honorable Peter McGill, et le loyer fut payé comme suit par l'inspecteur général : £133 6s. 8d. pour 1844 ; £200 pour 1845 ; £200 pour 1846, et £66 13s. 4d. pour partie de 1847.

Dans le cours de cette dernière année, le 25 février, il fut acheté pour la somme de £5,090 (20,000). En 1853-54 et 55, il a été réparé et amélioré, et le chiffre de cette dépense s'est élévé à $3, 972.23.

Pendant que le gouvernement était à Montréal, cet édifice était occupé par le département des terres. Il est maintenant occupé par les bureaux du chevalier Logan, le géologue provincial, qui l'emploie en même temps comme musée de géologie.

ÉDIFICES À L'ENCOIGNURE DE LA RUE NOTRE-DAME ET DU CARRÉ JACQUES-CARTIER MONTREAL.

Ils sont situés sur deux lots voisins, au côté Ouest de la propriété appartenant à l'ancien hôtel du gouvernement. Le lot à l'encoignure de la rue Notre-Dame et carré Jacques-Cartier, est de 100 pieds de longueur sur 97½ de profondeur, et fut acheté de F. W. et H. Desrivières, le 12 juillet 1849, pour la somme de £4,000 ($16,000). L'édifice sur ce lot a 100 pieds de front sur la rue Notre-Dame et 47½ de profondeur sur le carré Jacques-Cartier. Il est à un ½ étage sur rez-de-chaussée; ses murs extérieurs sont en maçonnerie brute et son toit est couvert en bardeaux.

Le lot sur le carré Jacques-Cartier, et avoisinant au Sud celui qui vient d'être décrit, est de 100 pieds sur 60½. Il a été acheté de l' "*Institution royale pour le progrès de l'enseignement,*" le 13 octobre 1858, pour la somme de £2,320. Sur ce lot est une bâtisse en pierre de 50½ pieds de front sur le carré, et de 41 de profondeur, avec une aile en arrière, de 21 × 59.

Les bâtisses achetées de M. Desrivières furent occupés par les bureaux du gouvernement jusqu'en 1863. A cette époque elles furent louées à Thos. Wilson, marchand, pour servir de magasin. Le 30 avril 1865 le gouvernement en reprit possession et y installa les ingénieurs militaires travaillant aux fortifications de Montréal. L'autre propriété connue autrefois sous le nom de " Hotel de Mack " est occupé, par la police de Montréal.

MOULIN BANAL DE LAPRAIRIE.

Il est situé dans la seigneurie de Laprairie, de la Madeleine, fait partie des Biens des Jésuites appartenant au gouvernement, et est sous la régie du département des terres de la couronne.

Ce moulin a été réparé et amélioré par le département des travaux publics en 1848–49. Description et coût des travaux exécutés conformément à divers contrats :—

26 Oct.,	1848.	Gibaut et Thompson, maçonnerie.....	£292	17	6
1er Nov.,	"	Wm. Burry, machine pour moulin à farine, fleur, farine d'avoine et d'orge.....	882	0	0
16 "	"	Reid et Houston, barrage et coursier.....	300	0	0
22 "	"	Gibaut et Thompson, charpente.....	147	5	6
22 Mai,	1849.	Joseph Simard, écuries et remises.....	85	10	0
		Coût total de ces travaux.....	£1707	13	0 or $6830.60

INSTITUT DES ARTISANS, TORONTO.

Il est situé à l'encoignure des rues Wellington et John et a été occupé autrefois comme bureau du receveur-général.

Cet édifice a été loué au gouvernement en 1855, avant qu'il fût terminé, à la condition qu'il le serait aux frais de l'état; mais comme cette condition ne fut pas remplie, le gouvernement donna en 1860 $16,000 pour le faire achever.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Le pénitencier provincial et l'asile des criminels aliénés à Rockwood, prés de Kingston, l'asile d'aliénés à Toronto, l'asile d'aliénés à Orillia, sur le lac Simcoe; la prison de réforme à Pénitangouchine, et autres édifices dans le Haut-Canada, ont été achetés, améliorés ou construits par le gouvernement.

Les prisons du Haut-Canada ont été construites par les Municipalités, avec une aide du gouvernement. Tous ces édifices ont des murs d'enceinte, ce que n'ont pas en général les prisons du Bas-Canada.

Comme ces édifices ne sont pas sous le contrôle du Département des Travaux Publics, aucune description n'en est donnée dans ce rapport, à l'exception de l'asile d'aliénés à Rockwood, près de Kingston, pour lequel il a encouru une légère dépense en payant les architectes qui en ont fait les plans.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
G. F. BAILLAIRGÉ, *Ingénieur Civil.*

APPENDICE No. 24.

(No. 731.)

RAPPORT DE F. BUTEAU, GÉRANT.

DESCRIPTION DES VAPEURS PROVINCIAUX ET RAPPORT SUR LEUR SERVICE.

BUREAU DES VAPEURS PROVINCIAUX,
Québec, 2 septembre 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Département des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour que vous le soumettiez à l'honorable Commissaire, le rapport de ce bureau sur les vapeurs de la province.

Ces vapeurs sont : le *Lady Head*, le *Napoléon III*, et le *Queen Victoria*, de fer et à hélice, et l'*Advance*, de bois et à aubes.

Pendant la saison de navigation, depuis le 1er juillet 1866, jusqu'au 30 juin 1867, ces vapeurs ont été employés à approvisionner les phares et les dépôts dans le golfe et le fleuve St. Laurent, à poser et à maintenir les bouées, à faire, en conformité avec le statut à cet effet, les relèvements des chenaux avec les apprentis pilotes et les officiers de la Maison de la Trinité de Québec, à transporter les passagers, les malles et le fret entre Québec et les ports d'en bas, à secourir les vaisseaux naufragés ou désemparés, et, dans les saisons avancées de la navigation, à remorquer les navires.

L'aperçu suivant contient une description des vapeurs provinciaux et indique le service spécial de chacun d'eux :—

Le vapeur *Lady Head*, de fer, construit à Govan, Ecosse, par MM. R. Napier et fils, en 1857, est gréé en brick et a 151.15 pieds de long, 24.01 pieds de largeur principale, 13.04 pieds de calaison, 299.21 de jaugeage, 168.6 de tonnage enrégistré. Il a deux machines oscillantes d'une force combinée de 150 chevaux, également construites par MM. R. Napier et fils. Il est mis en mouvement par une hélice. Ses chaudières ont été garnies de nouveaux tubes, et foncées à neuf durant l'hiver. Sa mâture et ses agrès sont en bon état et ont été soigneusement examinés dans le bassin de radoub ; ce vapeur est considéré presque comme neuf.

Il a fait quatorze voyages, aller et retour, à Pictou, Nouvelle-Ecosse, arrêtant à la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, Paspébiac, Dalhousie, Chatham et Shédiac, et dans ces derniers temps à New-Castle ; il a transporté malles, passagers, troupes, fret et des explorateurs qui se rendaient aux mines de la rivière Moisie. Il a aussi transporté de Gaspé à la Pointe-aux-Pères les malles et les espèces sauvées du naufrage du *North American*.

Le vapeur *Napoléon III*, de fer, construit à Govan, Ecosse, par MM. R. Napier et fils, en 1856, est gréé en brick, 173 pieds de long, 30 de largeur principale, 16.56 de calaison, 494.65 de jaugeage, 211.98 de tonnage enrégistré ; il a deux machines oscillantes d'une force combinée de 300 chevaux, également construites par MM. R. Napier et fils. Il est mis en mouvement par une hélice. Ses chaudières ayant été garnies de nouveaux tubes, un nouveau cadre ou entablement ayant été fait pour les engins, sa mâture et agrès étant dans une bonne condition, et ayant été soigneusement examinés dans le bassin de radoub le printemps dernier (après quelques légères réparations qu'on fera l'hiver prochain au fond des bouilloires), ce vapeur peut également être considéré comme valant un neuf.

Il fut envoyé à Montréal le 28 avril 1866, pour que son engin y reçût une charpente nouvelle, et il en revint le 15 août. Le vapeur *Union*, qui voyageait entre Québec et Pictou, étant devenu hors de service, le *Napoléon III*, à la requête d'un grand nombre de passagers désappointés et d'expéditeurs, fit un voyage à sa place, emportant malles,

passagers et une cargaison complète de fret. Pendant ce voyage, après qu'il eut mis à terre ses passagers et le fret, il se rendit à la baie St. George, de Terreneuve, pour sauver le navire *Hengist*, qui avait fait naufrage et qu'il remorqua en sûreté, à moitié engagé dans l'eau, à Pictou, où il arriva le 29 septembre. Il partit ensuite pour le détroit de Belle-Ile avec des provisions pour les phares et pour le service de la Trinité de Québec, et revint le 15 octobre. Le 8 novembre, sur réquisition du bureau de commerce de Québec et par ordre de l'honorable commissaire des Travaux Publics, il fut expédié dans le golfe St. Laurent pour aider les vaisseaux attardés ou en détresse dans cette saison de l'année à monter la rivière, et trouva démâtée la barque *Fergus*, qui se dirigeait vers Québec, et qu'il remorqua depuis au-delà de la pointe des Monts jusqu'à Québec, lui donnant par là le temps d'atteindre sa destination, de décharger et de subir des réparations, et de regagner la mer avant la clôture de la navigation. Après avoir monté le dernier des phares flottants, il se rendit dans ses quartiers d'hiver le 7 décembre.

Le 14 juin 1867, il fut envoyé au secours du vapeur *Secret*, qui était désemparé, et le remorqua depuis Dalhousie jusqu'à Québec. Le 22 juin, il se rendit au détroit de Belle-Ile avec des provisions pour les phares et arrêta à la pointe sud de l'Ile d'Anticosti pour secourir le *North American*, qui venait de faire naufrage, et en transporta à Gaspé les malles et les espèces qui furent envoyées par le *Lady Head* à la Pointe-aux-Pères, pour y attendre le prochain vapeur à destination de Liverpool. Subséquemment, il remorqua le *North American* de Gaspé (où il avait été laissé par les vapeurs *Austrian* et *Rocket*) jusqu'à Québec.

Il transporta également en bas M. Whitcher, chef du Département des Pêcheries, ainsi que plusieurs autres messieurs, propriétaires de droits de pêches.

Le vapeur *Advance*, de bois, construit à Québec, en 1853, par M. John Wilson, a 164.4 pieds de long, 26.8 de largeur principale, 11.2 pieds de calaison, 373.34 de jaugeage et 235.31 de tonnage enrégistré. Il possède un engin à balancier de la force de 150 chevaux, et est mis en mouvement par des aubes. Il aura besoin d'une nouvelle carène et d'autres pièces en bois. L'engin, la chaudière, la mâture et les agrès sont en bon état.

Pendant les saisons de navigation, ce vapeur est employé à approvisionner les phares, à placer et à maintenir les bouées et les balises dans le bas du fleuve St. Laurent, à faire les relèvements des chenaux avec les officiers de la Trinité et les apprentis pilotes, et à remorquer les vaisseaux. Il fait aussi un voyage hebdomadaire régulier à Métis, arrêtant à St. Denis, aux Eboulements, à la Rivière du Loup et à Rimouski, avec passagers et fret,—ce qui fournit aux habitants de ces localités isolées une rapide communication avec Québec, etc., et les moyens d'amener aux marchés leurs produits, bestiaux, etc. Le trafic a considérablement augmenté, et les intéressés ne perdent aucune occasion de montrer combien ils apprécient les avantages que leur a conférés le gouvernement en leur donnant ce mode de communication.

Le vapeur *Queen Victoria*, de fer, construit à Govan, Ecosse, par MM. Napier et fils, en 1856, est gréé en brick, 173 pieds, de long 30 pieds de largeur principale, 16.56 pieds de calaison, 494.65 de jaugeage et 211.98 de tonnage enrégistré ; il possède deux machines oscillantes d'une force combinée de 300 chevaux, également construites par MM. R. Napier et fils. Il est mis en mouvement par une hélice.

Le 17 juin 1866, il fit un voyage au détroit de Belle-Ile, au lieu du Napoléon III qui subissait des réparations à Montréal.

Le 10 septembre suivant, M. T. C. Duplessis affréta le " Queen Victoria " qu'il expédia à Cuba avec une cargaison de produits canadiens ; ce vapeur sombra dans son voyage de retour, le 4 octobre 1866.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. BUTEAU,

Gérant.

ETATS GENERAUX

INDIQUANT

Les pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur les canaux, etc.....Appendice No. 25,

Aussi les chemins, ponts et havres vendus, loués ou dont on a autrement disposé.....Appendice No. 26.

Et les édifices publics et terres, loués, achetés, etc .....Appendice No. 27.

APPENDICE

CANAL DE LACHINE.—Etat des Pouvoirs d'eau,

Date du bail.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Lots d'eau etc.	Position des lots.	Leur usage.	Etendue des lots.
Fév. 1er, 1854	5 ans.	Wm. Tate.....	3 vieilles écluses.	Terminus de Montréal.	Pour réparer les vaisseaux.	Pas d'autres terrain que les écluses.
Mars 13, 1851	21 ans.	Geo. et Wm. Tate.	Bassin de radoub et chantier.	Côté S. du canal	Moulin à scie.....	5 arp. 15 perch. françaises.
Juil. 28, 1856	do	Frothingham et Workman.	No. 1 et N. E. ½ de 2.	Au bassin No. 2, côté S. du canal	Entrepôt, magasin et cour à charbon.	120 pds. de front jusqu'à la rivière.—40 pds. réservés pour la rue du moulin.
Sept. 23, 1854	do	W. P. Bartley.....	No. S. O. ½ 2, 3, 4, 5, 6, 7.....	do	[tage et scierie. 3, 4, boutique d'ajus- 5, fonderie de fer..... 6, boutiq. de forgeron 7, fabrique de chaudières	80 pieds de front chaque, chemin de 40 pds. réservé.
Sept. 7, 1849	do	James Harvey.....	No. 8.....	do	Entrepôt et élévateur.	80 pds. de front, chemin réservé.
Mars 15, 1851	do	Thos. Peck et Cie. (ci-devant Jas. Harvey).	E. ½ No. 9..	do	Cour à bois	22¼ perches .....
Mars 15, 1851	do	Thos. Peck.....	O. ½ No. 9.	do	Manufacture de carvelles et de clous.	do .....
Mars 10, 1848	do	Thos. Peck.....	No. 10.....	do	do	80 pds. de front, chemin réservé.
Oct. 16, 1848	do	James McDougall	No. 11.....	do	Moulin à moudre et entrepôt.	do
Mai 28, 1847	do	Ira Gould (ci-dev. Thorne et Heward)	Nos. 12, 13.	do	Moulin à fleur, à blé et magasin.	160 pds. de front, chemin excepté.
Mai 27, 1847	do	Ira Gould.....	No. 14.....	do	do	80 pds. de front, chemin excepté.
Fév. 25, 1851	do	Thos. D. Bigelow et Cie	No. 15.....	do	Manufacture de carvelles et de clous.	44½ perches françaises.
Fév. 15, 1851	do	Holland et Dunn (actuellement T. F. Miller).	No. 16.....	do	do	do
Mars 1er, 1851	do	W. Lyman et Cie. (actuel. Lymans, Clare et Cie).	No. 17.....	do	Moulin à huile, mouture de drogues, peintures, etc.	43 do ..
Mars 11, 1851	do	Grant, Hall et Cie.	Nos. 18, 19.	do	Scierie et atelier à rabotage.	90 do ..
Mars 5, 1851	do	Augustin L'Abbé.	Isl'd No. 5.	Entre l'ancien canal et le nouveau au-dessus du b. St. Gabriel	Cale de carénage.....	.....

No. 25.

Lots de Terre et autres Propriétés, loués à Différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Revenu annuel.	Conditions du Paiement.			OBSERVATIONS.
			Montant de chaque versement.	Epoque du premier versement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	
		$	$			
Quant. d'eau suffis. p. perm. aux vaisseaux d'entrer dans les écluses.	Fév. 1, 1854	440	220	Juill. 1, 1854	Juill. 1, Janv. 1	Premier versement fixé à £45.16.8. Bail échu.
4 paire de meules.	Janv. 1, 1851	1000	500	Juill. 1, 1852	Janv. 1, Juill. 1	Les droits de Geo. Tate ont été vendus par le shérif à Thos. Leith, le 17 octobre 1860. Les droits de Wm. Tate ont été vendus par le shérif à Benj. Grant, le 23 mai 1862.
Aucun.....	Juin 1, 1855	656	328	Juill. 1, 1855	Juill. 1, Janv. 1	Premier versement fixé à £13.13.8.
12 p. de meul's sur les lots 5, 6, 7, aucun sur les lots 2, 3, 4.	Jan. 1, 1854	1290 1128	645 564	Juil. 1, 1854	Juill. 1, Janv. 1	Vendu par le shérif à la compagnie de dépôt et de prêt, le 29 mars 1864. Jas. McDougall acheta de la comp. de dépôt et de prêt le No. 5 et ½ du No. 6 (avec 4 moulanges) le 25 avril 1864. Thomas Peck acheta de la comp. de dépôt et de prêt ½ des Nos. 6 et 7 (avec 4 moulanges).
4 p. de meules.	Nov. 23, 1846	430	215	Nov. 22, 1849	Mai 22, Nov. 22	
Privilége d'employer 2 p. de meules quand l'eau est disponible.	Janv. 1, 1851	110	55	Oct. 1, 1851	Avril 1, Oct. 1	£13. 2s. 6d. pour chaque moulange chaque fois qu'on les emploie. Vendu par le shérif à J. Findlay, le 27 juin 1865. Transféré par ce dernier, le 19 juillet '65, à T. Peck et Cie., qui furent reconnus par le gouvernement comme locataires le 5 mars '66.
Aucun.....	Avril 1, 1851	110	55	Oct. 1, 1851	Avril 1, Oct. 1	
4 p. de meules.	Nov. 23, 1846	430	215	Mai 22, 1848	Mai 22, Nov. 22	
4 do	Nov. 23, 1846	430	215	Nov. 22, 1848	Mai 22, Nov. 22	
8 do	Mai 1, 1847	864	432	Oct. 1, 1847	Oct. 1, Avril 1	
4 do	Mai 1, 1847	432	216	Oct. 1, 1847	Oct. 1, Avril 1	Avec condition spéciale concernant les pertuis pour l'approvisionnement d'eau aux lots Nos. 1 2 13 et 14.
4 do	Janv. 1, 1851	430	215	Janv. 1, 1852	Janv. 1, Juill. 1	
4 do	Janv. 1, 1851	430	215	Janv. 1, 1852	Janv. 1, Juill. 1	Dissolution de la société Holland et Dunn, le 3 sept. '52. Transfert par M. Holland à Hersey et Holland, le 6 janv. '58. Transfert par Hersey et Holland, à Thos. F. Miller, 9 fév. '59. Le Commissaire des Travaux Publics a été notifié par T. F. Miller le 1er fév. 1866.
4 do	Juill. 1, 1851	430	215	Janv. 1, 1852	Janv. 1, Juill. 1	
8 do	Janv. 1, 1851	860	430	Janv. 1, 1852	Janv. 1, Juill. 1	
Aucun	Janv. 1, 1851	100	50	Juill. 1, 1851	Janv. 1, Juill. 1	

APPENDICE No. 25.—CANAL DE LACHINE.—ETAT des Pouvoirs d'Eau,

Date du bail.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Lots d'eau etc.	Position des Lots.	Leur usage.	Etendue des lots.
Fév. 14, 1851	21 ans...	Young et Gould.. ..... (*principaux locataires*)	Surplus de l'eau.	Ecluse No. 3, ou Ecluse St. Gabriel, chaque coté.	Fabrique de barils, etc....	Voir remarques.
		Sous-locataires.				
Mai 30, 1853	Ces lots sont sous-loués à ces personnes par Young et Gould, les principaux locataires.	1. Augustin Cantin...	.....	....	Chant. de nav. du Canada.	... .
		2. Redmond et Cie...	.....	Lot à l'écluse St. Gabriel.	Fonderie et atel. de mach.	.....
		3. F. W. Harris.....	.....	do	Filature de coton et moulin à carder.	.....
		4. R. Scott....	.....	do	Taillanderie	. .....
		5. Comp. de caoutchouc de Montréal.	.....	do	Fabrique de caoutchouc..	.....
		6. J. W. Weaver.....	.....	do	Fabrique de drap.....	.....
		7. A. W. Ogilvie et Cie	.....	do	Moulin à moudre	.....
		8. Burry et Cie.....	.....	do	Fond. et atelier de mach,	.....
		9. J. et D. Smith.....	.....	do	Fab. de moulins à battre..	.....
		10.				
		11. Ira Gould	.....	do	Fabrique de barils.....	.....
		12. J. et F. McGauvran	.....	do	Moulin à scie.....	.....
		13. J. A. Converse	.....	do	Corderie et moulin à plâtre	.....
		14. James Shearer	.....	do	Fab. de portes et fenêtres.	.....
		15. Wm. Allen.....	.....	do	do de chaises et couchett.	.....
		16. et 17. John Ostell..	.....	do	do de portes et fenêtres et moulin à scie.... ...	.....
Août 4, 1860	21 ans...	William Parkyn..... (*principal locataire*)	.....	Lot à l'écluse No. 4, Côte St. Paul, au Sud du Canal.	....3 acres 9 8/10 per.	Mesure anglaises
		Sous-locataires.				
		1. J. J. Higgins	Lot A...	A l'écluse No. 4, Côte St. Paul.	Fabrique de haches.....	.....
		2. Wm. Parkyn.....	do B...	do	do de pelles.....	.....
		3. S. et J. Dunn	do C...	do	do de clous	.....
Mai 1, 1859	.....	Hamilton et Gildersleeve.	.....	Lot au Basin No. 1.	Hangar à fret.....	.....
Mai 1, 1859	Bon plaisir du gouvernement.	M. K. Dickinson.....	.....	do	do	.....
Sept. 7, 1864		Ligne de vapeurs américaine (McCuaig).	.....	do	do	.....
Juill. 2, 1866		Compagnie de navigation du St. Laurent.	.....	do	do	.....
Oct. 1, 1859		Moseley et Lewis	.....	Eau, à la traverse du G. T. chez Cantin, tuyaux de 3 pouces.	Tannerie.....	.....
		Joseph Levey	.....	Lot	....	.....
Oct. 29, 1862		Administ. de la succession de feu B. Bowman, savoir: G. W. Eaton, Ch. Bischoff, par W. McClymont.	.....	Lot près de l'écluse St. Gabriel, nord du Canal.	Cour à bois.....	.....
Déc. 9, 1862		J. M. Currier et Cie..	.....	Lot près de do	do	.....
Fév. 24, 1858	15 ans...	Patrick Evers.....	.....	*	Pour fins agricoles....	.....

* Lot acheté par le gouvernement des héritiers St. Germain et P. Boudria, à la Côte St, Paul, Lachine et celui vendu à la compagnie du Grand Tronc.

Lots de Terre et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.—*Fin.*

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Revenu annuel.	Conditions du Paiement.			OBSERVATIONS.
			Montant de chaque versement.	Epoque du premier versement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	
		$	$			
Tout surplus d'eau dispon. —pas moins que 20 p. de meules.	Mars 1, 1851	1680	840 00	Juil. 1, 1852	Janv. 1, Juil. 1	Toutes les terres entre les limites de la cité, Montréal, et la prolongation de la rue Guy, excepté l'île formée par le canal et les parties déjà occupées.
2 p. de meules	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Tout surplus d'eau,—pas moins que 20 p. de meules.	Fév. 1, 1853	1601	800 50	Juil. 1, 1853	Janv. 1, Juil. 1	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	Mai 1, 1859	75	75	Mai 1, 1859	Mai 1, en avance	Nouvelle compagnie canadienne de navigation intérieure, à la vapeur.
.....	Mai 1, 1859	60	60	Mai 1, 1859		
.....	—— 1864	20	20	A la date de la signature.	do .. do ..	$10 payées pour la saison de 1864.
.....	Mai 1, 1866	20	20	do	do ..	
.....	Oct. 1, 1859	10	10	Oct. 1, 1859	Oct. 1, en avance	
.....	.....	40	.....	.....	.....	
.....	Oct. 29, 1862	200	200	Oct. —, 1862	juil. 1, en avance	Premier paiement, $133; 2e do., juin 30, 1863, de $200.
.....	Déc. 9, 1862	200	200	Déc. 9, 1862,	do ..	Loyer de la première année seulement, $112.50.
.....	Janv. 1, 1859	40	40	Janv. 1, 1859	Janv. 1.....	

côté N. du canal, jusqu'à la rivière St. Pierre, excepté le lot vendu à la compagnie du chemin de fer de

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAL DE BEAUHARNOIS.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriété louée. Position et Nature.			Leur usage.	Etendue de la propriété.
							A. R. P.
Fev. 23, 1856.	21 ans ..	T. F. Miller (maintenant A. Buntin et Cie.)	Ste. Cécile..	Lots Hydrauliques.	Nos. 1, 2, 3, digue inférieure du côté Est.	Manufacture de papier.	1 3 22
Juil. 15, 1852.	do ..	Wm. Miller (maintenant A. Buntin et Cie.)	do ..	do ...	No. 4.....	do ..	3 15
Mai 16, 1856.	do ..	Stephen May	do ...	do ...	No. 5.....	Moulin à moudre.	2 15
Déc. 21, 1861.	do ..	P. Poulin (ci-dev. F. X. Poitras).	do ...	Lots hydrauliques et de construction.	Nos. 1 et 2, à la tête du Canal. Nos. 1 et 2, Grande Ile.	Moulin à scie.	107,400 pds. carrés anglais.
							Pieds.
——1863...	Plaisir du gouvern't.	D. B. Pease.....	St. Timothée	Lot de quai...	Côté S. du Canal, près du pont de St. Timothée.	.....	82 x 32
Nov, 14, 1863.	do ..	Owen Lynch	do ..	do ...	do ...	.....	110 x 36
do ..	do ..	do	do ..	do ...	do ...	Maison et 2 hangars.	110 x 30
do ..	do ..	W. Rodden (ci-devant L. Leduc)	do ..	do ...	do ...	.....	108 x 38
Mai 13, 1857.	do ..	do ..	do ..	do ...	En amont du quai, côté S. du Canal.	Maison, hangars, etc.	65 x 27
——1863...	do ..	Julien Sauvé.....	Ste. Cécile...	do ...	Au Grand Bassin, côté S. du Canal.	.....	88 x 36
Nov. 11, 1863.	do ..	Isidore Larocque.	do	do ...	Tête du canal	.....	140 x 30
Nov. 12, 1863.	do ..	St. Amour et Cie..	do ...	do ...	do ..	.....	100 x 30
Nov. 11, 1863.	do ..	J. Demers et Cie..	do ...	do ...	do ..	.....	100 x 30
Août 7, 1866.	do ..	Jos. Demers.....	do ...	do ...	Bassin (côté de la rivière) au-dessus de l'écluse de garde, côté N. du canal.	.....	150 pieds de long.
Nov. 16, 1863.	do ..	A. Buntin et Cie.	do ...	Lot pour magasin.	Près du No. 4, au-dessous de l'écluse de garde, côté N. du canal.	.....	490 x 70 pds.

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement.			OBSERVATIONS.
			Montant de chaque versement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	Epoque du premier versement.	
		$ cts.	$ cts.			
2 p. de meules pour chaque.	Janv. 1, 1856	354 00	177 00	Janv. 1, Juil. 1.	Juil. 1, 1856...	Maintenant A. Buntin et Cie.
6 paires de meules.	Janv. 1, 1853	318 00	159 00	do ..	do 1854...	Maintenant A. Buntin et Cie.
4 do	Juil. 1, 1855	120 00	60 00	do ..	do 1856...	Maintenant la compagnie de dépôt et de prêt du H.-Canada.
12 do	Oct. 1, 1854	240 00	120 00	do ..	do 1862...	½ seulement de ce loyer est payable jusqu'à ce que l'on fasse usage de l'eau sur le lot No. 2.
.....	Mai 1, 1847	20 00	20 00	Mai 1, annuellement (d'avance).	Mai 1, 1847...	A refusé de signer un bail le 13 nov., 1863.
.....	do ..	20 00	20 00	do ..	do 1847...	A déduire le loyer d'une année.
.....	Mai 1, 1864	10 00	10 00	do ..	do 1864...	
.....	Mai 1, 1848	20 00	20 00	do ..	do 1848...	
.....	.....	Pas de	loyer	mentionné dans	le bail.....	A refusé de signer ce bail le 16 nov., 1863.
.....	Mai 1, 1857	20 00	20 00	do ..	do 1857...	A refusé de signer ce bail le 13 nov., 1863.
.....	Mai 1, 1859	20 00	20 00	do ..	do 1859...	
.....	do ..	20 00	20 00	do ..	do 1859...	
.....	Mai 1, 1861	20 00	20 00	do ..	do 1861...	
.....	Mai 1, 1866	20 00	20 00	do ..	Payé le 7 août, 1866.	
.....	Juil. 1, 1859	45 00	45 00	Juil. 1, annuellement.	Juil. 1, 1859...	A deux autres lots libres de loyer.

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAL DE CORNWALL.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriete louee.			
			Situation et nature.			Leur usage.
Juil. 7, 1840	1 an.....	Daniel Daily	Milleroches	Lots.....	.....	.....
—— 1846	14 ans....	RonaldMcDonald	.....	Lot de moulin.....	Près No. 4.....	.....
—— 1846	Plaisir du gouv.	Whitcomb Kezar.	Sur sa propriété.	Quai	.....	Entrepôt .....
Janv. 21, 1847	do	James N. Dixon...	Sur sa propriété vis-à-vis l'église de Moulinette.	do	.....	.....
—— 1847	21 ans...	Thos. Byrne.....	.....	Lot de moulin....	No. 1, près No. 4.	.....
Mai 10, 1847	Plaisir du gouv.	John Bell.....	Ville de Cornwall	.....	.....	.....
—— 1848	do	Peter Tait.....	Sur sa propriété.	Quai.....	.....	.....
Fév. 29, 1848	21 ans...	Wm. D. Wood.....	do ...	Surplus de l'eau.	Près l'écluse No. 18, au nord du canal.....	.....
Juil. 20, 1850	do	A. E. Cadwell.....	.....	Lot de moulin....	No. 6.....	Moulin à scie.....
Août 29, 1851	do	John Harvie (ci-devant M. Hitchcock, maintenant Angus Bethune).	Vis-à-vis la ville de Cornwall.	do ...	No. 6, S. du canal.	Moulin à moudre et à fleur.
Juin 1, 1857	do	L'hon. P. Vankoughnet (maintenant Geo. Stephens).	Au-dessous de la ville de Cornwall.	do ...	No. 7.....	.....
Janv. 12, 1861	do	B. G. French (maintenant W. D. et G. C. Wood).	.....	do ...	No. 1, nord de l'écluse No. 20.	Moulin à fleur.....
Juin 25, 1863	do	Andrew Elliot (mainten. Andw. Hodge).	.....	do ...	Nos. 3 et 4	Moulin à fleur et à moudre.....
Juin 27, 1863	Plaisir du gouv.	Henry Harrison..	Près de Moulinette.....	.....	.....	Permission de bâtir un quai sur le lot No. 30, N. du canal, pour bois de corde.

les Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Etendue de la propriété.	Quantité d'eau. louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement. Montant de chaque paiement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	Epoque du premier versement.	OBSERVATIONS.
			$ cts.	$ cts.			
.....	.....	.....	Gratis.....	.....	.....	.....	
.....	.....	Mars 3, 1847	1ère p. de m. $80, chaque addition.,$40	.....	Janv. 1, Juil. 1	.....	
.....	.....	Avril 20, 1849	60 00	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	Gratis.....	.....	.....	.....	Sur condition de protéger les levées tout le long de la propriété de feu Adam Dixon.
.....	.....	Mars 3, 1847	200 00	.....	.....	.....	Il mourut dans l'automne de 1847 Chs. Geddes de Montréal, administre la succession.
.....	Eau à sa brasserie, tuyau de 2 pouces.	Août 23, 1846	10 00	.....	.....	.....	
.....	.....	Avril 18, 1848	20 00	.....	.....	.....	
.....	4 paires de meules.	Nov. 1, 1847	1ère paire de meules $80, chaque addition., $40.	.....	Avril 1, Oct. 1	Oct. 1, 1848	
R. P. 2 31 $\frac{64}{100}$	4 moulanges.	Juil. 1, 1850	120 00	60 00	Janv. 1, Juil. 1	Oct. 1, 1849	
2 25	4 do	Janv. 1, 1849	120 00	60 00	do	Juil. 1, 1850	
.....	20 do	Juin 1, 1857	Chaque paire de meules, $30.	.....	Avril 1, Oct. 1	.....	
$\frac{28}{100}$ d'un acr.	10 do	Juil. 1, 1857	300 00	150 00	Janv. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1859	
A. R. P. 1 1 8 $\frac{2}{10}$	8 do	Juil. 1, 1850	240 00	120 00	do	Janv. 1, 1851	
.....	.....	Mai 1, 1863	20 00	D'avance.	Mai 1.....	Date du bail.	

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAUX DE WILLIAMSBURGH.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriete louee.			Etendue de la propriété louée.
			Section du Canal.	Nature de la Propriété.	Situation.	
Mars 1, 1849.	Plaisir du gov't	N Empey.....	Pointe Farran..	Lot de quai.....	.....	278 pieds de long.
do ..	do	John Walsh	Rapide Plat ...	do	.....	390 do
do ..	do	Jas. Holden.....	do ...	do	A Williamsburgh ...	202 do
Fév. —, 1852.	21 ans...	Benj. Chaffey	do ...	Lot de moulin à farine.	Rue du moulin le long du quai actuel.	2 arp. $38\frac{3}{4}$ par.
—— 1847.	Cas spécifié.	J. Wallace	Pointe Iroquois	Lot de quai.....	Sur sa propriété.....	.....
—— 1848.	1 an	Geo. Brouse	do	do	A la tête de la section	.....
Mars 15, 1850.	Plaisir du gov't	John S. Ross	do	do	.....	217 pieds de long.
Juin 6, 1853.	21 ans....	Wm. Elliot	do	Moulin à farine et à carder.	Au-dessous de l'écluse de Matilda.	1 7,000 $38\frac{1}{7}$ verges.
Nov. 12, 1853.	do	John Molson, jr ..	do	Moulin à farine	A Matilda	.....
—— 1861.	....	Alex. et W. Molson	do	Lot de moulin..	do	.....
Août 22, 1865.	21 ans...	Philip Carman.....	do	Tannerie (eau pour sa).	Partie du ½ lot O., No. 24, 1ère concession, Matilda.	.....
Août 30, 1865.	Plaisir du gov't	Wm. Bailey	do	Lot de quai (No. 2).	Dans le bassin au-dessous de l'écluse No. 25.	100 x 40 pds.
Mars 15, 1866.	do	J. Henry Ross.....	do	Lot de quai (No. 1).	do do	100 x 40 pds.
—— 1847.	Non spécifié.	J. Méthot	Canal Galop....	Lot de quai.....	Sur sa propriété	.....
Mars 1, 1849.	Plaisir du gov't	James Slorah.....	do ...	do	Port Elgin.....	223 pieds de long.
do ..	do	K. McPherson	do ...	do	Sur sa propriété.	100 do
do ..	do	Wm. McLaughlan	do ...	do	do do	344 do
—— 1852.	.....	Wm. S. Aiken	do ...	do	.....	.....
—— 1861.	.....	Lawrence Byrnes..	do ...	do	.....	.....
Oct. 21, 1861.	21 ans...	Benson et Aspden.	do ...	Lot de moulin à moudre.	Partie du lot No. 5..	$32\frac{64}{100}$ per ...
Janv. 16, 1858	Plaisir du gov't	Mary Fraser.....	Jonct. du Canal	Pièce de terre...	A Edwardsburgh...	.....
Janv. 6, 1847.	Pourtoujours.	James Jessup.....	Canal Galop....	Moulins et machinerie.....	Sur sa propriété (Edwardsburgh) partie du ½ lot O., No. 5, dans la 1re concession	.....
		C. C. Farran.....	Pointe Farran..	....	....	.....

HAVRE (A

Fév. 28, 1848	21 ans....	John Welch.....	Pilier Port Whitby	Lots A et B.	....	.....
——	.....	James Wallace...	do	Lot.....	.....	.....

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date de la vente par encan.	Loyer annuel	Montant de chaque paiement.	Epoque de chaque versement, annuellement	Epoque du premier versement.	OBSERVATIONS.
		$	$			
.....	Mars 1, 1849	12	6	Avril 1, Oct. 1	Avril 1, 1849...	
.....	do	44	22	do	do ...	
.....	do	40	20	do	do ...	
6 p. de meules	Juil. 1, 1849	246	123	Jan. 1, Juil. 1	Janv. 1, 1850...	
.....	Avril 1, 1847	10	.....	.....	.....	
.....	Avril 1, 1848	40	.....	.....	.....	
.....	Mars 15, 1850	50	25	Avril 1, Oct. 1	Avril 1, 1850...	Il paie $1 pour un autre quai sur sa propriété, depuis le 25 avril 1849.
4 do	Janv. 1, 1849	140	70	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1851...	
4 do	Janv. 1, 1852	140	70	do	Juil. 1, 1852...	
.....	Janv. 1, 1861	140	.....	.....	.....	
4 do	Janv. 1, 1865	140	70	Juil. 1, Jan. 1	Juil. 1, 1866...	
.....	Août 30, 1865	20	20	Août 30.....	Août 30, 1865...	
.....	Déc. 1, 1865	24	24	Déc. 1.....	Mars 15, 1866...	
.....	Avril 1, 1847	12	.....	.....	.....	
.....	Mars 1, 1849	50	25	Avril 1, Oct. 1	Avril 1, 1849...	
.....	do	12	6	do	do ...	
.....	do	12	6	do	do ...	
.....	Janv. 1, 1852	12	.....	.....	Janv. 1, 1853...	
.....	Janv. 1, 1861	12	.....	.....	.....	
4 do ou force de 40 chevaux.	Nov. 16, 1858	160	80	Juil. 1, Jan. 1	Janv. 1, 1860...	Il paie ce montant comme loyer de terrain.
.....	.....	1	.....	.....	Avril 14, 1858...	
8 p. de meules	.....	Gralis	.....	.....	.....	Ce privilége parait avoir été accordé sans loyer et par considération du transport par J. Jessup au gouvernement de certains lots de terre et de l'acquit d'une somme de £137 10s., allouée pour dommages à sa propriété.
4 do						

PORT WHITBY).

A, 8000 pds. c. B, 4400 do	.....	Fév. 28, 1848	$100 00 53 00	76 50	Avril 1, Mars 1	Sept. 1, 1848
.....	.....	.....	120 00	.....	.....	.....

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAL DE WELLAND.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriété louée.			Etendue de la propriété louée.
			Situation.	Nature de la Propriété	Leur usage.	
Janv. 1, 1851	21 ans.	Robt. Laurie et Cie	P't Dalhousie	Lot de moulin au déservoir de décharge No. 1.	Moulin à moudre.	8,400 pds. c.
Déc. 27, 1853	do	R. et John Laurie	do	do do	Moulin à farine.	⅛ d'un acre..
Mars 8, 1856	do	do	do	Lot près du déservoir de décharge No. 1.....	.....	¼ do ..
Déc. 29, 1856	do	Geo. A. Clarke ...	do	Lot du T'p. Grantham, côté E. du Pilier Est.	Quai.....	.....
Mars 8, 1856	do	Alex. Muir	do	Lot près de l'écluse No. 1.	Bassin de flot.	¾ do ..
Fév. 11, 1860	do	do	do	do do	Bas. de carén.	¼ do ..
Mars 10, 1859	do	W. Donaldson *et al*	do	Partie du No. 21, 1ère concession, Grantham.	do	$\frac{6}{10}$ do ..
Mars 8, 1856	do	James Mavor.....	do	Lot près de l'écluse No. 1	.....	2 perches.
Janv. 1, 1851	do	Reuben Morrison.	do	Lot près du déservoir de décharge No. 1.....	Scierie.....	⅙ d'un acre..
Juill. 11, 1863	1 année, et ens'ite à la volonté du gouvern.	Geo. A. Clarke.....	do	Lot dans le village, côté E. de l'écluse No. 1....	Cour à bois.	5,800 pds. c.
Janv. 1, 1851	21 ans.	John L. Ranney..	St. Catharines.	Surplus d'eau à la tête de l'écluse No. 2, côté O. du canal.	Moulin à farine.	.....
Juin 16, 1851	do	Calvin Phelps	do	Surplus d'eau du coursier de décharge supérieur et l'aqueduc à Red Mills	do ...	.....
Juin 20, 1854	do	do	do	Partie du No. 16, 6ème concession, Grantham, tête de l'écluse No. 4.	Quai.....	¼ d'un acre..
Fév. 23, 1855	do	do	do	Vis-à-vis du lot No. 16, tête de l'écluse No. 4.	do	.....
Mai 14, 1851	do	W. H. Merritt, King *et al.*	do	Entre le pertuis près des moulins Phelps à la fabrique de sel, et entre les écluses Nos. 2 et 3.	Red Mills.. ..	....
Déc. 27, 1863	Plaisir du gouvern't.	Michael Kerrins..	do	Partie du lot No. 21, côté O. du canal, 5ème con., Grantham, à l'écl. No. 2.	.....	480 pds. c.
Janv. 1, 1851	21 ans.	Richard Collier...	.....	Partie du No. 15, 7ème con., Grantham, côté O. du canal, près de l'écluse No. 5.	Scierie.....	2 R. 27 per.
Janv. 1, 1851	do	Thos. Towers.....	....	Partie du No. 13, 8ème con., côté E. Grantham, près des vieilles écluses 15 et 10.	Machine à broyer le blé et le maïs.	1 R. 26 per.
Déc. 27, 1853	do	John Brown.....	.....	Lot près du déservoir de décharge No. 15.	Manufacture de douves..	¼ d'un acre..
do	do	W. B. Hendershot	.....	Dans Grantham, vis-à-vis l'écluse No. 20.	Scierie.....	1 acre .....
Janv. 1, 1851	do	Wm. Beaty...	.....	Partie du No. 9, 10ème con., Grantham, côté E. de l'écluse No. 21.	do	16,790 pds. c.
do	do	do	.....	Surplus d'eau, tête de l'écluse No. 22.	Tannerie.....	Appartenant au locataire.
do	do	Wm. H. Ward.....	.....	Surplus d'eau, tête de l'écluse No. 23.	Machine à saboter.....	Appartenant à la banque du H.-C.

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel	Conditions du Paiement. Epoque de chaque versement, annuellement.	Conditions du Paiement. Epoque du premier versement.	Par qui occupée.	OBSERVATIONS.
		$ cts.				
3 p. de meules et l'eau suffisante ponr une machine à broyer... ...	Janv. 1, 1851	197 30	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1851..	.....	Par ordre en conseil du 16 juillet, 1864, il a été fait une réduction de $10 sur le loyer annuel, et le pouvoir d'eau pour la machine à brayer le blé-d'inde à été repris.
4 p. de meules	Juil. 1, 1853	240 00	do	Janv. 1, 1854.	.....	
.....	Juil. 1, 1855	20 00	Juil. 1, chaque année...	Juil. 1, 1856..	.....	
.....	Déc. 29, 1856	80 00	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1857..	.....	
Assez pour bassin de flot.	Avril 1, 1853	76 00	Oct. 1, Avril 1	Oct. 1, 1853..	.....	
Assez pour bass. de caré.	Juil. 1, 1858	100 00	Jan. 1, Juil. 1	Janv. 1, 1859.	.....	
do	do	100 00	do	do ..	.....	
.....	Juil. 1, 1855	20 00	Juil. 1, chaque année...	Juil. 1, 1856..	J. Johnson.....	
De l'eau pour 3 scies.	Janv. 1, 1851	137 00	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1851..	Donaldson *et al*...	
.....	Avril 1, 1863	20 00	do	Juil. 1, 1863..	.....	
6 p. de meules	Janv. 1, 1851	260 00	do	Juil. 1, 1851..	Banque du H.-C...	
6 p. de meules	do	150 00	do	do ..	Norris et Neelan..	
.....	Janv. 1, 1854	40 00	do	Janv. 1, 1855.	do ...	
....	.....	.....	.....	.....	do ...	Pas d'autre loyer pour le privilége de placer deux rangées de pilotis dans le canal.
Tout le surplus d'eau...	Janv. 1, 1851	500 00	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1851..	.....	
....	Janv. 1, 1864	10 00	Juil. 1, Jan. 1	Juil. 1, 1864..	.....	
Deux scies verticales	Janv. 1, 1851	167 67	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1851..	....	
2 p. de meules et 1 machine à broyer	do	140 00	do	do ..	Shannon et Cie....	
1 p. meules...	Janv. 1, 1853	160 00	do	Janv. 1, 1854.	Wait et frères.....	
3 scies	Oct. 1, 1852	181 00	do	do ..	.....	
1 scie.....	Janv. 1, 1851	108 00	do	Juil. 1, 1851..	.....	
1 roue..... ..	do	63 60	do	do ..	....	
2 tours, 3 scies, et 2 machines à raboter.	do	50 00	do	do ..	.....	

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAL DE WELLAND—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriete louee.			Etendue de la propriété louée.
			Situation.	Nature de la Propriété.	A quel usage l'emploie-t-on.	
Janv. 1, 1851	21 ans...	Wm. H. Ward.....	.....	Surplus d'eau, tête de l'écluse No. 23.	Scierie.....	... .
Mai 12, 1862	do	Gordon et Mackay	....	Partie du No. 12, dans la 9e concession de Grantham.	Manufacture de coton.	7 acres.....
Août 14, 1854	do	John Brown..	Vill. Thorold.	Côté Est, lot en aval de l'écluse No. 23.	Quai et dépôt.	⅓ d'un acre....
Janv. 1, 1851	do	Jacob Keefer	do	Surplus d'eau tête de l'écluse No. 24, côté O.	Moulin à farine.	Posséd. par la bqe. du H.C.
do	do	Brown et Ross.....	T'p. do ..	Partie du No. 17, au-dessus de l'écluse No. 23, côté E.	do ...	12,000 pieds c. possédés. p. la b. du H.C.
do	do	Freeman *et al*	do	Surplus d'eau des écluses Nos. 24 et 25, côté E.	do ...	.....
do	do	Alex. Christy.....	do	Surplus d'eau de l'écluse No. 25, côté E.	do ...	.....
Déc. 7, 1853	do	John Brown	Vill. do ..	Lot dans le Village.....	Moul. à cim...	⅕ d'un acre....
Jan. 21, 1851	do	McFarland et Abbey.	T'p. do ..	Partie du No. 202, front irrégulier.	Bassin de carénage.....	¼ do ..
do	do	Wright et Duncan	Allanburgh ..	Surplus d'eau à l'écluse du village, côté O.	Moulin à farine.	....
do	do	W. H. Merritt, jr.	do	do do	Scierie.....	Possédée par le locataire..
do	do	J. et A. Bowman..	do	do do	Man. de sceau	do
do	do	Wm. Pennock	do	do do	do bard.	do
Juil. 1, 1863	2 ans et alors au bon plaisir du gouver't.	Philip S. Mussen.	do	Lot sur le côté O. de l'écluse de garde.	Dépôt.....	12 perches carrées.
Mars 8, 1856	21 ans....	J. et J. Abbey....	Pte. Robinson	Surplus d'eau vieille écluse, côté E. du canal.	Bassin de carénage.....	.....
Janv. 1, 1851	do	Donaldson et McFarlane.	do	Part. du No. 203, T'p. Thorold, Crique Chippewa.	Moulin à moudre.	¼ d'un acre..
do	do	Band, Elliott et Coleman.	do	Part. du No. 203, T'p. Thorold, Crique Chippewa (No. 15 dans le Village)	Lot du dépôt.	¼ do
Avril 3, 1861	do	John Donaldson..	do	Part. du No. 203, T'p. Thorold, Crique Chippewa.	Quai et dépôt.	4.304 pieds carrés.
Janv. 1, 1851	do	Dunlop et Seeley..	Merrittsville..	Surplus d'eau, N. de l'aqueduc et N. de la rivière Chippewa.	Moulin à moudre.	.....
Oct. 14, 1864	do	D. Killens & D. Dackstader.	do ..	Partie du No. 26, 5e. con., Crowland, à l'O. du vieil aqueduc.	Scierie.....	1 R. 7 per.....
Janv. 1, 1851	do	Dunlop et Seeley..	do ..	Surplus d'eau, à l'O. de l'aqueduc et au N. de la rivière Chippewa.	do	.....
Août 14, 1854	do	Ebenezer Seeley..	do ..	Lot, bout N. du vieil aqueduc et un autre au bout Sud.	Quai et dépôt.	⅕ d'un acre....
Janv. 1, 1851	do	Moses Cook	do ..	Part. du No. 25, 5e. con., Crowland, Chippewa Crique.	Moulin à moudre.	½ do ..
Janv. 1, 1867	do	Hendershot Frèr.	do ..	Deux lots, partie du No. 26, 5e. con., Crowland, entre le vieux et le nouveau canal, bassin Sherwood.	.....	150 pieds chaque.
Mars 8, 1856	do	J. A. Hellems.. ..	Ecluse de la jonction.....	Part. de No. 26, 7e. con., Crowland, côté O. du Canal.	Quai.....	⅕ d'un acre....

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.—*Suite.*

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel	Conditions du Paiement.		Par qui occupée.	OBSERVATIONS.
			Epoque de chaque versem'nt, annuel't	Epoque du premier versement.		
		$ cts.				
2 scies	Janv. 1, 1851	146 00	Jan. 1, Juil. 1	Juill. 1, 1851.	John McDonagh..	
Surplus d'eau des écluses 12, 13 et 14.	Juill. 1, 1860	240 00	do	Juill. 1, 1861.	.....	
.....	Juill. 1, 1853	40 00	do	Janv. 1, 1854.	.....	
4 p. de meules	Janv. 1, 1851	222 00	do	Juill. 1, 1851.	.....	
3 do	do	180 00	do	do ..	Brown et Band ...	
3 do	do	160 00	do	do ..	.....	Notifié de quitter, Fév. 18, 1867.
3 do	do	160 00	do	do ..	Succession Woodward.	
1 do	Avril 1, 1852	80 00	do	Janv. 1, 1854.	.....	
Eau suffisante pour 1 bassin de carénage.	Janv. 1, 1851	79 20	do	Juill. 1, 1851.	J. et J. Abbey.....	
3 p. de meules.	do	270 67	do	do ..	Norris et Neelan..	Notifié de quitter, Janv. 25, 1866.
2 scies	do	147 10	do	do ..	.....	Une scie remise, Juil. 16, 1858.
1 p. de meules	do	66 00	do	do ..	.....	
1 do	do	66 00	do	do ..	.....	
.....	Avril 1, 1862	20 00	do	Juill. 1, 1862.	.....	
2 scies.....	Janv. 1, 1851	150 00	Juil. 1, Juil. 1	Juill. 1, 1851.	D. E. McFarland.	
1 p. de meules	do	86 00	do	do ..	McFarland et Cie.	
3 do	do	206 00	do	do ..	.....	
.....	Janv. 1, 1852	8 00	Janv. 1.....	Janv. 1, 1852.	.....	
3 p. de meules	Janv. 1, 1851	216 00	Juil. 1, Juil. 1	Juill. 1, 1855.	A. Thompson.....	
4 do	Oct. 1, 1864	156 00	do	Janv. 1, 1865.	.....	Premier paiement, $39.
6 do	Janv. 1, 1851	214 00	do	Juill. 1, 1851.	.....	Moulin non employé.
.....	Janv. 1, 1854	20 00	do	Janv. 1, 1855.	Moses Betts.....	
3 do	Janv. 1, 1851	192 00	do	Juill. 1, 1851.	D. Cooper.....	Assigné à Eb. Sceley, Fév. 9, 1854.
.....	Janv 1, 1867	50 00	Janv. 1, chaque année en avance.	.....	.....	
.....	Juill. 1, 1855	25 00	Juill. 1, chaque année.	Juill. 1, 1856.	.....	

APPENDICE No. 25—*Suite.*—CANAL DE WELLAND.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Description de la Propriete louee.			Etendue de la propriété louée.
			Situation.	Nature de la Propriété.	A quel usage l'emploie-t-on.	
Mars 8, 1856	21 ans....	A. K. Scholfield...	Port Colborne	Partie du No. 28, 1ère con., Humberstone.	Quai	16,000 pds. c.
Août 14, 1854	do	John Gordon.....	do	Partie du No. 27, 1ère con., Humberstone, côté O. pilier O. près de la vieille maison de l'éc.	Cour à bois...	¼ d'un acre...
Avril 3, 1861	do	L. G. Carter.....	do	Plage du Lac Erié.....	Pour ôter le sable pour lester les vaisseaux.	150 pieds de front.
Mai 20, 1861	do	Samuel Hopkins..	do	do	do ...	150 do ...
Mai 20, 1867	do	Cie. du chemin de fer Welland (R. J. Reckie, directeur-gérant).	do	Bassin.....	Privilége d'ériger un 2me élévateur.	50 do ...
Janv. 1, 1851	do	John Graybiel...	Marshville ...	Partie des lots Nos. 19 et 20, 3e con., Wainfleet.	M'ulin à moudre et à scie.	3 r'ds 26 per..
Déc. 27, 1853	do	L. McCallum.....	Broad Creek Lock.	Partie du lot Montressor	Moulin à scie	¼ d'un acre....
Janv. 1, 1851	do	Imlack et Hicks..	do	Partie des lots Nos. 36 et 37 des lots du p. Sherbrooke, Port Maitland.	Moulin à moudre.	½ do ..
Déc. 27, 1853	do	Jacob Turner	Dunnville.....	Le lot du moulin Davis, T'p Moulton.	Mo'lin à moudre et à scie.	1 acre .....
Janv. 1, 1851	do	Samuel Darling...	do	Lot près de la Grande Rivière, T'p Moulton.	Mo'lin à moudre et dépôt.	¼ d'un acre....
do	do	L. J. Weatherby..	do	do ...	Carder, fouler, filer, lattes, etc.	¼ do ..
do	do	H. Mittleberger...	do	do ...	Moulin à scie.	¼ do ..
do	do	Chisholm et Minor	do	do ...	do	½ do ..
do	do	H. Boomer.....	do	Lot près de la G. Rivière, près du dépôt de la Cie. du vieux Canal Welland	Moulin à farine.	25 perches...
do	do	Oldfield et Noxon.	do	Lot No. 21, près du T'p Dunn, Haldimand.	.....	25,000 pds. c.
do	do	C. Johnson (maintenant Clarke et Frères).	do	Lot du moulin No. 4.....	Moulins à carder.	31,050 pieds..
Déc. 27, 1853	do	Brown et Merritt..	do	Lot près de la G. Rivière, près du dépôt de la Cie. du vieux Canal Welland, Haldimand.	Moulin à platre et dépôt.	⅛ d'un acre ...
Juil. 26, 1860	do	J. C. et R. H. Kirkpatrick.	do	Lot de moulin, près du pont de la Crique de Souffre, T'p Dunn.	Moulin...	3 roods.....
Nov. 19, 1866	do	Cie. du chemin de fer du G. T.	do	Surplus d'eau vis-à-vis la rue des Erables.	Pour engin...	....
Déc. 27, 1853	do	Band et Beatty...	Corner of old waste weir No. 2.	Lot près de la Crique de Souffre et Grande Rivière.	Moulin à moudre.	⅛ d'un acre....
Avril 12, 1855	do	Cie. de prêt du Canal Welland.	....	Tous les coursiers de moulins entre les écluses Nos. 22, 11.	....	.....

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes—*Fin.*

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement. Epoque de chaque versement, annuellement.	Epoque du premier versement.	Par qui occupée.	OBSERVATIONS.
		$ cts.				
.....	Juil. 1, 1856	25 00	Janv.1, Juil.1	Juil. 1, 1857..	Chemin de fer de Buffalo et L. Hur.	
.....	Janv. 1, 1854	25 00	Janv.1, Juil,1	Janv. 1, 1855	.....	
.....	Janv. 1, 1861	.....	.....	.....	.....	Un grain d'orge lorsqu'il en est requis, pour loyer.
.....	do	.....	.....	.....	.....	do
.....	Janv. 1, 1867	20 00	Janv. 1, chaque année d'avance.	.....	.....	
2 p. de meules	Janv. 1, 1851	160 00	Janv.1, Juil.1	Juil. 1, 1851..	M. Graybiel.....	
3 scies.....	Oct. 1, 1852	143 00	do	Janv. 1, 1854	.....	
2 p. de meules	Janv. 1, 1851	138 00	do	Juil. 1, 1851..	.....	Moulin brûlé.
2 p, de meules	Janv. 1, 1853	270 00	do	Janv. 1, 1854	Richd. Chambers.	Jusqu'à ce que le niveau du Lac Erié soit adopté, les deux tiers seulement du loyer sont payables chaque année.
2 scies.						
2 scies.	Janv. 1, 1851	130 00	do	Juil. 1, 1851..	.....	Moulin brûlé.
Eau suffisante pour 3 moulins.	do	80 00	do	do ..	A. R. Carpenter...	
1 scie et partie de l'eau du réservoir.	do	100 00	do	do ..	Gordon et Cie.....	
5 scies et partie de l'eau du réservoir.	do	208 00	do	do ..	R. A. Clarke.....	
3 p. de meules	do	180 00	do	do ..	A. S. St. John.....	do
3 scies	Janv. 1, 1851	176 00	do	do ..	.....	do
1 scie	do	100 00	do	do ..	Scott et Cie.....	
1 p. de meules	Janv. 1, 1853	113 00	do	Janv. 1, 1854	.....	
3 do	Janv. 1, 1857	180 00	do	Janv. 1, 1857	.....	
Tuyau de 2 pieds.	Juil. 1, 1866	20 00	do	Janv. 1, 1867	.....	
2 p. de meules	Oct. 1, 1852	149 20	do	Janv. 1, 1854	Succ. Beatty	
Tout le surplus d'eau,	Janv. 1, 1855	720 00	do	Juil. 1, 1855..	.....	

APPENDICE No. 25—*Suite.*—CANAL ET RIVIÈRE RIDEAU.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES	Propriete louee.			Etendue de la propriété louée.
			Situation.	Description.	A quel usage l'emploie-t-on.	
Janv. 3, 1850	20 ans...	Wm. Anglin....	Moulins d'en haut de Brewer	Lot d'eau.....	Moulins.....	.....
Fév. 15, 1853	21 do	Joshua Bates...	Station du vieux Sly.	Deux lots d'eau, A & B, étant partie du No. 30, c.E, Wolford	Moulin à moudre.	.....
Mars 31, 1853	Plaisir du gov't	Joshua Bates...	do	Terre adjoignant do	.....	42 acres .....
Mars 29, 1854	21 ans...	Thos. McKay ..	Ile Verte	En la rivière Rideau	Moulins.....	Toute l'île.....
Nov. 18, 1861	do	James Shaw, jr.	Ecluse du moulin d'Edmond	Partie du No. 29, T'p. Montague.	do	2 acres, 1 rood, 39 perches.
Mars 21, 1862	do	James C. Foster	Moulins d'enbas de Brewer.	Partie du No. 21, T'p Storrington, 7e concession.	Moulin à moudre.	2 acres, 2 roods, 4 perches.
Mai 21, 1862	do	Benjamin Tett..	Station de l'écl. de l'Isthme.	Partie des Nos. 1 et 2, T'p. N. Crosby, 4e concession.	.....	Largeur des lots 1 et 2, 200 pds. depuis le bord de l'eau.
Nov. 3, 1863	Plaisir du gov't	E. H. Whitmarsh.	Merrickville.....	En la Ville de Merrickville.	Jardins et terrains d'ornem.	6 par 2 chaînes.
Janv. 5, 1864	do	Rufus Andrews	Ecluse Nicholson.	Lot No. 2, con. A, Wolford.	Permission de bâtir un pont levis.	.....
Sep. 16, 1864	21 ans...	Edward Smith..	Moulins de Kingston.	Partie du No. 38, 4e con., Kingston.	Magasin, moulin à moudre et à farine.	.....
Mai 4, 1865	do	M.K. Dickinson (maint. Clark Fitts et Sam. N. Davis, ses assignées).	Long Island ...	Lot No. 9, Long Island.	Moulins	Sur sa propriété propre.
.....	.....	Robt. Skead.....	Hogsback.....	Lots Nos. 1, 2, 3 et 4.	Point d'améliorations.	.....
.....	.....	Feu J.S.French	Rapide Burritt	.....	Moulin à farine à scie et à bardeau.	.....
.....	.....	Alex. Keir.....	do	.....	.....	.....
.....	.....	H. Easton.....	Merrickville ...	.....	Moulin à farine	.....
.....	.....	A. S. Mirrick...	do ...	.....	Moulins à scie et à farine.	.....
.....	.....	A. R. Ward.....	Sault de Smith	.....	Deux moulins à farine, 2 à scie et 1 à bardeau.	.....
.....	.....	Wm. Simpson ..	do ...	.....	1 moulin à scie	.....
.....	.....	Geo. Morton.....	Barrage de White Fish.	.....	Moulins à farine et à scie.	.....

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter, ou de la vente par Encan.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement.			OBSERVATIONS.
			Montant de chaque versement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	Epoque du premier versement.	
		$ cts.	$ cts.			
Toute l'eau qui n'est pas nécessaire à la navigation.	Mai 1, 1850	1res 10 an's $120 2es 10 années $160	60 00 80 00	Mai 1, Nov. 1	Nov. 1, 1850	
.....	Nov. 1, 1851	120 00	60 00	do	Mai 1, 1852	
.....	do	.....	.....	.....	.....	
.....	Mars 29, 1854	80 00	80 00	Janv. 1.....	Janv. 1, 1855	
4 p. de meules...	Avril 13, 1859	101 00	50 50	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1862	Pas d'améliorations.
force de 40 ch. 4 p. de meules...	Mai 15, 1861	105 00	52 50	do	Janv. 1, 1864	$103 payées le jour de la vente par encan, pour l'année finissant le 1er juillet 1863. Le 2me versement était payable le 1er janv. 1864.
.....	Mai 1, 1862	3 00	3 00	Mai 1	Mai 1, 1863	
.....	Nov. 1, 1863	20 00	20 00	Nov. 1	Nov. 1, 1864	Loyer payable d'avance.
.....	Janv. 5, 1864	1 00	1 00	Janv. 1.....	Janv. 1, 1864	do
Toute l'eau qui n'est pas nécessaire à la navigation.	Juillet 1, 1864	360 00	180 00	Jan. 1, Juil. 1	Janv. 1, 1866	La première année, finissant en juin 1865, à être exempte de loyer.
Toute l'eau.....	Janv. 1, 1861	50 00	25 00	do	Juil. 1, 1861	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	Ne paie	pas loyer	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	
.....	.....	do	do	.....	.....	

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.—

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	Propriete louee.			
			Ile.	Lot.	Côté de la rue.	Etendue de la propriété louée.
Mai 14, 1859	10 ans, renouvelablo.	Perley, Pattee et Brown...	Chaudière ...	A	N. la rue Chaudière	2 r'ds 34 per.. Chaînons carrés.
Sept. 27, 1861	21 ans.	do ...	do ...	B	do ...	18,400
do	do	do ...	do ...	C	do ...	26,500
do	do	Thompson et Perkins.....	do ...	D	do ...	27,200
do	do	Lyman Perkins.....	do ...	E	do ...	25,500
do	do	do	do ...	F	do ...	25,100
do	do	do	do ...	G	do ...	25,500
do	do	John et Thos. McKay.... .	do ...	H	Sud de la rue Head..	24,966
do	do	do	do ...	I	do	22,700
do	do	do	do ...	J	do	22,300
do	do	John et James Petrie.....	do ...	K	do	21,300
do	do	P. H. et L. R. Church.....	do ...	L	do	19,500
Mai 14, 1859	10 ans, renouvelable.	Perley, Pattee et Brown...	do ...	M, N, O, P..	Sud de la rue Head, (Est) ou rue Middle	2 roods, ou ½ acre ..... Chaînons carrés.
Mai 27, 1861	21 ans ...	N. S. Blasdell.....	Ile Victoria..	Q	N. de la rue Middle..	21,000
do	do	J. M. Currier.....	do ...	R	do	19,875
do	do	do	do ...	S	do	23,910
do	do	Young, Soper et Winn	do ...	T	do	18,300
do	do	Harris, Bronson et Coleman	do ...	U	do	20,700
do	do	do ..	do ...	V	do	20,700
do	do	do ..	do ...	W.....	do	24,100
do	do	do ..	do ...	X	do	26,300
do	do	do ..	do ...	Y	do	28,300
do	do	do ..	do ...	Z	do	29,200

ETAT des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Description du moulin ou du lot.	Quantité d'eau louée. à bail.	Date où le bail commence à compter, ou de la vente par Encan.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement. Montant de chaque versement.	Epoque de chaque versement, annuellement	Epoque du premier versement.	OBSERVATIONS.
			$	$			
Terrain de service..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	On n'exige pas de loyer, ce lot ayant été vendu comme terrain de service.
Moulins à scie.....	10 p.d.ml	Juin 3, 1856..	200	100	Déc. 3, Juin 3..	Déc. 3, 1857..	Pas de loyer pour la première année.
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
do	do ...	do ..	200	100	do ..	Déc. 3, 1858..	Pas de loyer pour la 1ère et seconde année.
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
Moulins à fleur et avoine.	do ...	Oct. 1, 1852..	200	100	Avril 1, Oct. 1..	Avril 1, 1854.	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
Etablissement de vannage	do ...	Mai 1, 1855..	200	100	Nov. 1, Mai 1..	Nov. 1, 1856.	
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
.....	do ...	A partir du temps où l'eau doit être employée.....	200	100	Janv.1, Juil. 1..	.....	Pas de loyer pour la 1ère année.
Fonderie Victoria, boutique de machines, et établissement de rabotage	do ...	Oct. 1, 1852..	200	100	Avril 1, Oct. 1..	Avril 1, 1854.	
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
Moulin à scie	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
Moulins à scie.....	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	
	do ...	do ..	200	100	do ..	do ..	

APPENDICE No. 25—*Suite.*—RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.—ETAT

Date.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	PROPRIETE LOUEE.	Etendue de la propriété louée.
Août 31, 1835	10 ans...	David Moore..	Ile du Rocher-fendu, sur la rivière des Outaouais.	Toute l'île .....
Oct. 11, 1853	21 ans...	Geo. Pemberton	Partie nord de l'île, immédiatement au nord de l'île du vieux Portage Indien, aux Chats, à la tête du lac Chaudière.	Pas mentionnée..
Oct. 31, 1853	do	John Egan....	Partie de la glissoire des Chats, lot sur l'île Victoria; aussi deux petites îles entre l'île Morris et l'île Victoria, au S. O. de cette dernière.	5 acres.....
Nov. 10, 1853	do	Peter Aylen.....	Partie sud de l'île, immédiatement au nord de l'île du vieux Portage Indien, aux Chats, tête du lac Chaudière.	Pas mentionnée..
Nov. 11, 1853	do	Robt. Conroy.....	L'île du vieux Portage Indien, aux Chats, tête du lac Chaudière.	7 acres.....
Nov. 16, 1854	do	Wm. Hamilton..... ..	Trois petites îles, vis-à-vis le No. 33, con. A, canton Nepean, comté de Carleton.	11 acres 3 roods 14 perches.
Juil. 23, 1857	do	John Rankin.....	Partie Est de l'île de Hawley, entre l'île Allumette et le canton de Westmeath, C. O.	140 acres 2 roods 22 perches.
Août 10, 1848	do	Lawrence Prout	Lot sur l'île Calumet, rivière des Outaouais..	1 acre ....
———1855	Plaisir du gov't	L. M. Coutlée.....	Une île au Rapide du Chêne.....	950 ⋈ 150 mailles.
Janv. 7, 1863	21 ans...	Duncan Carmichael..	Lot d'eau près du déversoir des glissoires du Calumet, à l'Est du 1er bassin, rivière des Outaouais (étant une île.)	1 acre, 4,440 pieds carrés.
Fév. 14, 1865	Plaisir du gov't	Archibald Keys.....	Un chemin à travers la con. A, Aberford, Pontiac.	.....
Juil. 27, 1865	do	Widow J. Morrison..	Partie du lot No. 9 (ou No. 4) dans la 1re con. Chatham, Canal de Carillon.	.....

des Pouvoirs d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes—*Fin.*

Description du moulin ou du lot.	Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter, ou de la vente par encan.	Loyer annuel.	Conditions du paiement.			Observations
				Montant de chaque versement.	Epoque de chaque versement, annuellemant.	Epoque du premier versement.	
			$ cts.	$ cts.			
.....	.....	Août 31, 1835	4 00	4 00	Juin 24.....	Juin 24, 1836	
Moul. à scie	Avec pouvoir de dépenser l'eau dont ils peuvent avoir besoin pour les moulins qu'ils pourraient construire sur ces lots, etc.	Janv. 1, 1854	80 00	80 00	Janv. 1.....	Janv. 1, 1855	
do ...		do	80 00	80 00	do	do	
do ...		do	80 00	80 00	do	do	
do ...		do	80 00	80 00	do	do	
.....		Nov. 16, 1854	24 00	24 00	do	Janv. 1, 1856	
....		Juil. 1, 1858	20 00	20 00	Juil. 1.....	Juil. 1, 1858	
Moulin è scie	Un ou plusieurs jeux de scies.	Déc. 16, 1846	$40 p'r jeu.	20 00	Juin 1, Déc. 1	Juin 1, 1847	
.....	.....	Avril 12, 1854	8 00	8 00	Janv. 1.....	Janv. 1, 1855	
Scie circulare	Toute l'eau.....	Nov. 14, 1862	40 00	20 00	Janv. 1, Juil. 1	Juil. 1, 1863	
Chemin.....	.....	Fév. 14, 1865	1 00	1 00	Fév. 1.....	Fév. 14, 1865	
Ferme	.....	Nov. 1, 1865	16 00	16 00	Nov. 2, d'avance	Nov. 2, 1865	

APPENDICE No. 25.—*Suite.*—CANAL CHAMBLY.—ETAT des Pouvoirs

Date du bail.	Terme du bail.	LOCATAIRES.	LOT.	Situation des lots.	Leur usage.	Etendue des lots.
Mars 11, 1851	10 ans...	Jason C. Pierce et fils (maintenant Chs. V. Pierce),	A et 1, 2, 3..	A St. Jean et sur la Rivière Richelieu.	Moulin à scie, à vapeur.	226 pieds, de front mesure anglaise.
do 30 1859.	Plaisir du gov't.	Wm. Coate.....	Petit terrain..	St. Jean.....	Adjoignant sa tannerie.	....

ECLUSE ET BARRAGE

Juin 25, 1845	Plaisir du gov't.	Veuve de feu l'hon. R. de St. Ours.	Eau de surplus.	Ile Avare, sur la rivière Richelieu	Moulin à moudre..	.....

RIVIÈRE

Nov. 11, 1853	21 ans...	James Cummings.	No. 9, Université.	8e Con., Sydney, rapides Chisholm	....	Entre le Canal et la Rivière.
Fév. 22, 1855	Plaisir du gov't.	do ..	do ..	do ..	Maison-d'écluse...	1¾ acres.....
———, 1867.	21 ans ...	M. B. Roblin.....	.....	Près du village de Frankford, aux rapides des Neuf Milles, Sydney.	Moulins et manufactures.	Lot possédé par lui.
Nov. 11, do ..	Plaisir du gov't	Needler et Sadler.	No. 21.....	6e Con. de Ops....	Pour l'empilement du bois de sciage	½ acre .....

Le 8 décembre, 1843, (No. 1968) William Purdy et autres transportèrent au gouvernement partie des lot; ($1,600), se réservant l'usage de l'eau pour leurs moulins au-dessus de la ville de Lindsay, sans paiement de

d'eau et autres Propriétés, loués à différentes Personnes.

Quantité d'eau louée à bail.	Date où le bail commence à compter.	Loyer annuel.	Conditions du Paiement. Montant de chaque versement.	Epoque du premier versement.	Epoque de chaque versement, annuellement.	OBSERVATIONS.
		$	$			
.....	Janv. 1, 1851	113	56 50	Juil. 1, 1851..	Janv. 1, Juil. 1	
.....	.....	20	.....	.....	.....	

DE ST. OURS.

Pas moins que 2 paires de meules.	....	Franc.	.....	.....	.....	

TRENT.

Tout surplus d'eau disponible.	Janv. 1, 1854	20	20	Janv. 1, 1855	Janv. 1.....	
.....	Fév. 22, 1855.	20	20	do 1856..	do	
Tout surplus d'eau.	Janv. 1, 1867	1	1	do 1868..	do	
.....	.....	36	18	A la livraison du bail.	Janv. 1, Juil. 1	Ce ½ acre de terre est sur le côté nord de la glissoire, près de la station du chemin de fer à Lindsay. (voir la remarque ci-dessous)

Nos. 20 et 21, dans la 6e concession de Ops, dans le comté de Peterborough, pour la somme de £400 courant, loyer; ces moulins devaient être déplacés et reconstruits.

APPENDICE

CHEMINS ET

ETAT montrant les Chemins Publics, les Ponts et les Havres vendus à des Compagnies

Où la Proclamation de l'ordre en conseil accordant les travaux est publiée dans la *Gazette du Canada*.		TRAVAUX VENDUS.	A qui vendus.	Quand vendus.	Date de possession.	Montant du prix d'achat.
Page.	Date de la proclamation.					£ s. d.
10,593	Avril 11, 1851.	Le pont de Brantford et le chemin de Hamilton à la ligne frontière occidentale du comté de Wentworth, étant composé du chemin de Hamilton et Brantford, et partie du chemin de London et Brantford (excepté ce qui se trouve dans la ville de Brantford.)	Cie. du chemin de Brantford.	Oct. 15, 1850	Oct. 15, 1850	27,100 0 0
37, de 1853..	Juil. 3, 1852	Le havre de Port Dover.....	Cie. du havre de Port Dover.	do	do	7,600 0 0
13,721	Sept. 2, 1852	Le havre de Rondeau.....	Cie. du havre de Rondeau.	Juil. 1, 1851	.....	2,000 0 0
———	.....	Le havre de Port Stanley (péages etc.)	Cie. du chemin de fer de London et Port Stanley.	Sept. 1, 1859	Sept. 1, 1859	Aucun.....
2,072	Juil. 17, 1860	Le che. qui traverse le comté d'Oxford, comprenant cette partie du che. de London et Brantford quise trouve dans ledit comté, exc. ce qu'il y a dans la ville de Woodstock.	Cie. du chemin à gravier de Woodstock et Ingersoll.	do	.....	50 0 0
———	.....	Le havre de Goderich (Lac Huron) et les droits de quaiage.	Cie. du chemin de fer de Buffalo et Lac Huron.	Mai 30, 1862.	.....	Une redevance nominale, si elle est demandée.
						$ cts.
866	Mars 21, 1864	Le havre du Port Whitby (ci-devant connu sous le nom de havre de Windsor.)	Cie. du havre de Port Whitby.	Mars 21, 1864	.....	35,150 00
———	.....	Le chemin de Hamilton et Port Dover, et le pont de Caledonia.	Z. B. Choate et Samuel Kern.	Janvier 30, 1865.	Mars 22, 1865	17,000 00
						£ s. d.
865	Mars 21, 1864	Le chemin de Windsor et Scugog, depuis la ville de Whitby à travers les cantons de W'by. et Reach au L. S'gog, avec ponts, barrières, etc.	Cie. du chemin à gravier de Whitby et Scugog.	Mars 21, 1864	.....	2,500 0 0
						Loyer annuel
						$ cts.
———	.....	Le pont Jacques-Cartier, comté de Portneuf.	A. S. Matte *et al.*	Fév. 3, 1853	.....	0 25
1568	Mai 25, 1863.	Le pont St. Maurice.....	Ed. Normand...	Oct. 31, 1862	.....	1 00
———	.....	Le pont à St. Timothée, sur le coursier de décharge qui communique avec le déversoir du canal de Beauharnois	Fabrique St. Timothée.	Sep. 13, 1848	.....	.....

No. 26.

PONTS.

Incorporées, etc., en vertu des Actes 12 Vict., c. 5, et 13 et 14 Vict., c. 14.

CONDITIONS DE PAIEMENT.	Garantie donnée.	OBSERVATIONS.
1ère. Le prix d'achat sur chaque vente doit être payé au receveur-général de Sa Majesté, pour le temps durant, en versements annuels de 5 pour cent chaque, commençant le 15 oct. 1852, avec intérêt de 5 pour cent par année sur tout le montant du prix d'achat, ou autant qu'il en restera dû, payable semi-annuellement les 15 avril et oct. chaque année, à partir du 15 oct. 1850. —2ème. Tous les paiements seront considérés comme forfaits si les conditions de l'octroi ou du transfert ne sont pas remplies.—3ème. Le gouvernement devant reprendre les travaux après dix ans, en en payant aux concessionnaires la valeur alors actuelle, moins le prix d'achat ou l'intérêt qui n'aurait pas été payé. *Note.*—Le montant de la garantie requise est de dix pour cent du prix d'achat sur chaque vente.	Reddition, par John Lovejoy et sa femme, de terres situées dans le canton de Brantford.	
	Reddition, par John White et sa femme, de terres à Trafalgar.	Repris par un ordre en conseil du 18 septembre 1863.
Dix pour cent ont été payés le 1er juillet 1851; £100 18s. le 1er juillet 1852, laissant une balance de £1,700 payable comme suit: £100 le 1er juillet 1853, et £100 le 1er juillet de chaque année suivante, jusqu'à entier paiement, avec intérêt de 5 pour cent, à partir du 1er juillet 1852, payable le 1er juillet de chaque année.	.....	Un O. en C. du 28 avril 1856, autorise le transfert de ce havre à la comp. du ch. planchéié de Rondeau et Ste. Claire, alors que le dit havre est repris par le gouv. à cert. cond. mentionn. dans le rapport du Comm. au C.
Ce havre leur a été accordé à la condition de déposer et dépenser (pour améliorer, réparer et construire le havre et le bassin intérieur) les argents suivants comme ils les auront reçus: 1o. Les péages pour l'année 1858. —2o. La somme de $2,899.89 réservée par le gouvernement dans ce dessein.—3o. La compagnie devant collecter les péages et s'en servir pour améliorer le havre.	Obligation pour $4,000, par Edward Adams, Elijah Leonard, Colin Munro, Samuel Price.	La compagnie devant faire un rapport annuel au secrétaire provincial le 1er janvier de chaque année (Voir l'acte No. 1,493).
A la condition de payer, le 1er septembre 1860, cette somme de £50, avec intérêt sur icelle, à partir du 1er septembre 1859, au taux de 6 pour cent par année.	.....	La partie restante du chemin de London et Brantford, étant cette partie qui s'étend de la ligne frontière orientale du comté de Middlesex à la ville de London, vendue au conseil municipal du comté de Middlesex.
Donné à bail pour 99 ans, à dater du 30 mai 1852, comme il appert par le bail No. 2,395*a*, du 2 juin '62, à la condit. que la comp. pourvoiera, dans cinq ans de cette date, à ce qu'il y ait dans le havre une accommodation suffisante pour les plus gros vaisseaux, avec un chenal sûr pour y conduire.		
$8,787.50 payées le 20 mars 1864; le reliquat payable en cinq versements annuels de $5,272.50 chaque, avec intérêt de 6 pour cent, le 18 mars de chaque année. Premier versement payable le 18 mars 1865.		
$200 payables à la date de la vente; $1,500 payées 15 jours après cette date; balance payable comme suit: $1,700 le 1er janv. chaque année, jusq. ce que tout soit payé, avec intérêt à 7 pour cent, le 1er juil. et le 1er janv. chaque année. Premier versement à être fait le 1er juil. '65 (comme il appert par l'oct. de la couronne No. 2,758 du 30 janv. '65)	Obligation pour $8,500, par B. Leaming et Jacob T. Kern.	
$2,500 payables le 20 mars 1864; la balance, ou $7,500, en cinq versements annuels de $1,500, le 15 mars de chaque année, avec intérêt à 6 pour cent. Premier versement dû le 15 mars 1865.	.....	
A la condit. de le tenir en réparat. convenab. mais non de le reconst. s'il venait à être dét. par accid. ou autrem.	.....	Donné à bail pour 15 ans, à partir du 3 février 1853.
do do do	.....	A être abandonné par le gouvernement le 1er juin 1863.
En considération de certains dommages réclamés par la fabrique, le gouvernement lui paya £80, et la fabrique s'engagea à tenir et maintenir ce pont en réparations ordinaires.		

APPENDICE No. 26.—*Suite.*—CHEMINS ET PONTS.—ETAT indiquant les
dans le Haut-Canada, en vertu de

Où la proclamation de l'ordre en conseil accordant les travaux est publiée dans la *Gazette du Canada.*		TRAVAUX VENDUS.	A qui vendus.	Quand vendus. Possession donnée le même jour.
Page.	Date de la proclamation.			
.....	.....	Le chemin de Kingston et Napanee ...	Au conseil municipal des comtés-unis de Frontenac, Lennox et Addington.	Oct. 15, 1850.
.....	.....	Le chemin de Port Hope et du lac Rice.	Au conseil municipal de la ville de Cobourg.	do
10,918	Mai 13, 1851.	Le pont Delaware, le pont Westminster, le chemin de London et Port Stanley, et le chemin de London à la ligne frontière orientale du comté de Middlesex, étant une partie du chemin de London et Brantford.	Au conseil municipal du comté de Middlesex.	Sept. 1er, '50
.....	.....	Le chemin de Gwillimbury Ouest.....	Au conseil municipal du canton de Gwillimbury Ouest.	Mai 7, 1850..
.....	.....	Le chemin de Queenston et Grimsby.....	Au conseil municipal des comtés-unis de Lincoln, Haldimand et Welland.	Déc. 1er, '50.
.....	.....	Le pont de Chatham	Au conseil municipal de la ville de Chatham.	Avril 19, 1851
.....	.....	Le pont de Trent	Au conseil municipal du canton de Murray.	1851..
.....	.....	Le havre de Cobourg.....	La ville de Cobourg a soumissionné pour.	Mai 27, 1850
.....	.....	La tranchée et le pont de Chippewa, dans le canton de Willoughby, comté de Welland.	A la municipalité du village de Chippewa.	Mars 30, 1856
.....	.....	Le chemin de Dundas et Waterloo.....	Conjointement aux corporations de Galt et Dundas.	Donné à bail pour 10 ans, à partir de jan. 1er, '63.
1,235	Avril 4, 1865.	Le chemin de la rue Yonge ou Toronto Nord au débarcadère de Holland, le chemin de York Est, conprenant le pont Don et le chem. qui y conduit, le chem. de la rue Dundas ou York Ouest, et le ch. qui borde le lac, avec ponts, péages, etc.	Conseil municipal des comtés-unis de York et Peel.	Avril 4, 1865.

Chemins Publics, les Ponts, etc., vendus ou à être vendus à des corps municipaux l'Acte 12 Victoria, chapitre 12.

Montant du prix d'achat.	Conditions de paiement.	OBSERVATIONS.
£ s. d. 15,400 0 0	Cinq pour cent du prix d'achat payable annuellement, commençant le 15 oct. 1852, avec intérêt de 5 pour cent par année, payable semi-annuellement, de la date de la vente.	En 1852, ce montant a été réduit, par un ordre en conseil, à £13,300, payables en 20 ans.
4,600 0 0	do do	
4,500 0 0	Le prix d'achat payable en 10 ans, de l'époque de la vente, avec intérêt de 5 pour cent par année, payable semi-annuellement.	
550 0 0	Le prix d'achat payable en 20 ans, avec intérêt, semi-annuel., de 5 p. cent par année.	
1,000 0 0	do do	Par la 26 Vic., ch. 13 (1863), la ville de Niagara et les cantons de Gainsborough et de Caistor, dans le comté de Lincoln, sont exempts de tout impôt provenant du contrôle de ce chemin par la corporation du comté de Lincoln.
500 0 0	Le prix d'achat payable en 20 ans, en versements de 5 pour cent par année, avec intérêt de 6 pour cent, payable semi-annuellement.	
750 0 0	Le prix d'achat payable en 10 ans, par versements de 10 pour cent par année, avec intérêt de 5 pour cent.	Cette vente n'a pas été complétée, mais par un ordre en conseil du 18 mars 1853, ce pont a été transféré à la municipalité du village de Trenton. Aucun prix mentionné dans cet ordre en conseil.
4,000 0 0		
5 0	Autorisée à recevoir tous les péages sur vaisseaux, etc., qui passent par la tranchée	Le gouvernement ayant le droit de les reprendre pour objets publics en payant, à titre de compensation, la dépense faite par la municipalité, à être évaluée par des arbitres. (Voir l'acte No. 2,317) du 30 mars 1856.
Rente annuelle. $1,250 00	Payable en versements semi-annuels, les 1ers de janvier et juillet. Premier versement dû le 1er juillet 1863.	Obligation de $1,000, par J. M. Thornton *et al.*
$72,500 00	Garanti par débentures payables en 20 ans, au plus tard, à dater du 4 avril 1865, avec intérêt de 6 pour cent par année sur le montant non payé. Débentures à être livrées au receveur-général dans les six mois de cette date, avec coupons annexés pour le paiement de l'intérêt semi-annuel.	

APPENDICE No. 26.—*Suite.*—CHEMINS ET PONTS dans le BAS-CANADA, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, et être sous celui des Autorités Municipales de la localité dans laquelle ces Chemins et Ponts sont situés, et des officiers d'iceux.

Où la proclamation de l'ordre en conseil pour abandonner les travaux, est publiée dans la *Gazette du Canada*. Page et date de la proclamation.		TRAVAUX ABANDONNES.	Longueur des chemins.	OBSERVATIONS.
59 (de 1857)	31 déc., 1856...	Le chemin Gosford, du chemin de Craig à la ligne entre les cantons de Ham Sud et Weedon	60 milles.	
do	do ...	Le chemin Kennebec, du fleuve St. Laurent à la ligne provinciale	90½ do	
do	do ...	Le chemin des Caps, de St. Joachim à la Baie St. Paul.....	34 do	
do	do ...	Le chemin de la Malbaie et de la Grande Baie, du lac Nairn au village de Bagot.....	63 do	
do	do ...	Le chemin du Portage de Témiscouata, de la Rivière-du-Loup au Grand Saut.....	54 do	
do	do ...	Le chem. Kempt, de Métis au Ruisseau des Officiers, sur la riv. Ristigouche	95 do	
do	do ...	Les chemins de Gaspé, du Ruisseau des Officiers, dans le comté de Bonaventure, au petit Cap Gaspé, dans le comté de Gaspé	106 do 67 do 12 do	
do	do ...	Le chemin de Métis et Matane, de la rivière Métis à la rivière Matane.....	31 do	
do	do ...	Le chemin des Cascades et de l'Ile Perrot, de son intersection avec le chemin du Côteau du Lac, au passage sur la rivière des Outaouais, en bas de l'écluse de Ste. Anne	7½ do	
do	do ..	Aussi : *Le principal chemin des cantons de l'Est et ses branches, à savoir :*— 1. Le Grand Chemin, de Chambly à St. Césaire, et de St. Césaire à Granby.		
do	do ...	2. Le chemin de Granby à la décharge et à la ligne provinciale.....	54 do	
do	do ...	3. Le chemin de Granby et Sherbrooke, de Granby à Sherbrooke...	45¾ do	
do	do ...	4. Le chemin de la décharge et de Sherbrooke, de Waterville, auprès de la décharge du lac Memphremagog, à Sherbrooke.....	14 do	
do	do ...	5. Fourche de Spier à Stanstead.....	59 do	
do	do ...	6. Chemin de la montagne Sutton, du moulin de Ferres à :.....	4½ do	
do	do ...	7. Chemin de la montagne Potton, de la fourche de Potton ou village de Mansonville, à la ligne provinciale, près du lac Memphremagog	6 do	

do	do ...	Aussi : Le chemin d'Arthabaska, de son intersection avec le chemin entre Danville et Kingsey, à son intersection avec le chemin Gosford, avec la branche de chemin connue sous le nom de branche du chemin de Gentilly.		
do	do ...	Aussi : Le pont de bois de Rimouski, construit en 1848, par les commissaires des travaux publics.		
		Aussi : Tous les ponts sur les dits chemins.		
9,225.....	16 août, 1850...	Le chemin des Cascades et du Côteau.....	.....	Abandonné au comté municipal de Vaudreuil.
11,328.....	1 août, 1851...	Le chemin de Chambly et Granby, du pont de Yule, St. Mathias, au village de Granby, passant par Ste. Marie de Monnoir, St. Césaire et St. Paul d'Abbottsford, avec ponts, péages, etc.....	30 miles.	Accordé pour 5s. à la compagnie du chemin planchéié et macadamisé de Chambly et Granby.
2,313.....	3 déc., 1856...	Le chemin de St. Athanase et Stanbridge, de St. Athanase, dans le comté d'Iberville, à Stanbridge, dans le comté de Missisquoi.....	.....	Abandonné aux conseils municipaux des comtés d'Iberville et Missisquoi.
897.....	11 mai, 1858...	Le chemin à barrières de Chambly et Longueuil, du passage de Longueuil à la Petite Rivière, dans la paroisse de Chambly, et de là au canton de Chambly, à 100 verges du Fort	.....	Accordé pour 5s. à la municipalité du village de Longueuil, Bassin de Chambly et Canton de Chambly.
2,366.....	25 août, 1864..	Le chemin d'Hereford, faisant partie des principaux chemins des cantons de l'Est.		

APPENDICE No. 26.—*Suite.*—CHEMINS ET PONTS dans le HAUT-CANADA, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria.

Où la proclamation de l'ordre en conseil pour abandonner les travaux, est publiée dans la *Gazette du Canada*.		TRAVAUX ABANDONNES.	Comtés dans lesquels les travaux sont situés.
Page.	Date de la proclamation.		
Page 862	17 juin 1853	Chemin Chatham et Amherstburgh	Cette partie située dans Kent.
do	do	do	do Essex.
do	do	Chemin Rondeau	Comté de Kent.
do	do	Chemin de Maidstone Cross et Sandwich	do Essex.
do	do	Chemin Amherstburgh et Sandwich	do do
do	do	Chemin Tecumseth	do do
do	do	do	do Kent.
do	do	Chemin Dundas et Owen Sound	do Wentworth.
do	do	do	do Wellington et Grey.
do	do	Chemin Bradford et Bond-Head	do Simcoe.
do	do	do do et Barrie	do do
do	do	Chemin Barrie et Penetanguishine	do do
do	do	do et Nottawasaga	do do
do	do	Chemin de Coldwater Portage	do do
do	do	La continuation du chemin du havre de Windsor et du lac Scugog au détroit du lac Simcoe	do Ontario.
do	do	Chemin Peterborough et Lindsay	do Peterborough et Victoria.
do	do	do do et Norwood	do Peterborough.
do	do	Chemin de la glissoire et du pont-levis de la Trent	do Northumberland (de Northumberland et Durham)
do	do	Chemin Kingston et Ottawa	do Addington (Frontenac, Lennox et).
do	do	Chemin Prescott et Ottawa	do Leeds et Grenville.
do	do	do	do Carleton.

do	do	Chemin de Cornwall et L'Orignal	do Stormont, Dundas et Glengarry.
do	do	do	do Russell (de Prescott et Russell).
do	do	Chemin militaire, Lancaster et L'Orignal	do Glengarry (Stormont, Dundas et).
do	do	Chemin de Bytown et L'Orignal	do Carleton.
do	do	do	do Prescott et Russell.
do	do	Chemin de Bytown et Pembroke	do Carleton.
do	do	do	do Renfrew.

			Comtes.	Rivieres.
do	do	Pont de Shannonville	Hastings.	Rivière au Saumon.
do	do	do Gananoqui	Leeds.	Rivière Gananoqui.
do	do	do Narrows	Simcoe.	Lac Simcoe.
do	do	do Peterborough	Peterborough.	Otonabee.
do	do	do Rideau	Carleton.	Rideau.
do	do	do Winchester	Dundas.	Petite Nation.

APPENDICE No. 26—*Suite.*—CHEMINS ET PONTS dans le HAUT-CANADA, déclarés par Proclamation, dans la *Gazette du Canada*, n'être pas plus longtemps sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, en vertu de l'Acte 13 et 14 Victoria.

Où la proclamation de l'ordre en conseil pour abandonner les travaux, est publiée dans la *Gazette du Canada*. Page et date de la proclamation.		TRAVAUX ABANDONNES.	A QUI.	QUAND.	OBSERVATIONS.
10,591	17 avril 1851 ...	Le chemin de London et Chatham de la fourche de Rymal, dans le canton de Westminster, dans le comté de Middlesex, à la ville de Chatham, et tous les ponts sur icelui, excepté le pont Delaware; aussi, le chemin de London et Sarnia, de la limite occidentale du chemin de la ligne provinciale, dans Middlesex, au village de Port Sarnia.	Partie à la municipalité du comté de Middlesex, et partie à celle de Kent et Lambton.....	1850	
10,591	17 avril 1851 ...	Cette partie du chemin de Chatham, de la jonction, dans Westminster, à la ligne occidentale de Mosa; et cette partie du chemin de Port Sarnia, dans le comté de Middlesex...	A la municipalité du comté de Middlesex.....	... .1850	
.....	.. ..	Le pont de Belleville.....	A la municipalité de Belleville	1850	
3,712	10 déc., 1863 ...	Le chemin d'embranchement, entre les lots Nos. 28 et 11, dans le canton de Lancaster, comté de Glengarry.....	Au conseil municipal de Glengarry (des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry).....	10 Déc. 1863	

APPENDICE No. 26.—*Suite.*—PONTS déclarés par Proclamation, publiée dans la *Gazette du Canada*, comme n'étant plus sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics.

Où la Proclamation de l'ordre en conseil pour transférer les ponts, est publiée dans la *Gazette du Canada*.			Nom du pont.	Situation.		OBSERVATIONS.
Page.	Date de la proclamation.	Date de l'ordre en conseil.		Dans le Bas ou le Haut-Canada.	Rivière.	
.....	.....	19 mars 1850 ..... 24 fév. 1852..... 21 et 24 nov. 1852	Batiscan	B.-C	Batiscan.....	Jos. Fugère, entretient ce pont et en perçoit les péages.
.....	.....	12 sept. 1851 ..... 20 sept. 1856	Bayonne.....	do	Bayonne.....	Cédé aux municipalités de la paroisse et du village de Berthier (en haut).
.....	.....	12 sept. 1851 ..... 14 sept. 1852	Bécancour.....	do	Bécancour	do municipalités, Nicolet.
.....	.....	20 sept. 1856	Berthier.....	do	.....	do do Berthier.
10,573	11 avril 1851	13 août 1850	Brantford.....	H.-C	.....	Voir chemin de Hamilton à Brantford.
.....	.....	.....	Caledonia	do	Grande Rivière...	do do à Port Dover.
833.....	30 mars 1859...	12 sept. 1851 ..... 14 sept. 1852	Châteauguay	B.-C.....	Châteauguay	Sur le chemin de Beauharnois à Caughnawaga.
.....	.....	19 mars 1850	Chatham.....	H.-C	Thames.....	Dans le comté de Kent.
.....	.....	12 sept. 1851 ..... 14 sept. 1852	Chaudière.....	B.-C	Chaudière.....	
.....	.....	19 mars 1850 ..... 12 sept. 1851	Duchesne.....	do	Duchesne.....	
.....	.....	do do	Etchemin.....	do	Etchemin	Sous le contrôle de la comm. des chem. à barrières de la localité.
.....	.....	12 sept. 1851 ..... 14 sept. 1852	Godfroi.....	do	Godfroi	Municipalité de Nicolet.
.....	.....	12 sept. 1851	Memphremagog	do	Memphremagog ..	
2,812	21 nov., 1857.....	21 nov. 1857	Melbourne.....	do	St. François . . .	Municipalité des cantons de Melbourne et Cleveland.
830.....	24 mars 1859.....	15 mars 1859.....	Narrow's	H.-C	Lac Simcoe	Près du village d'Atherly, sur le chemin du comté d'Ontario au comté de Simcoe.
.....	.....	12 sept. 1851 ..... 14 sept. 1852	Nicolet.....	B.-C	Nicolet	Municipalité de Nicolet.
888.....	15 avril 1859.....	1859	Pont-Noir.....	do	Jacques-Cartier...	Paroisse du Cap Santé, comté de Portneuf.
59 de (1867)	31 déc. 1856	12 déc. 1856.....	Rimouski.....	do	Rimouski.....	Voir chemins et ponts, Bas-Canada.
.....	.....	.....	Rock Island.....	do	.....	Abandonné.
1,931.....	3 août 1857.....	12 sept. 1851 ..... 24 fév. 1852	Ste. Anne de la Pérade..	do	Ste. Anne.....	F. X. Lafièche—M. Baribeau et sa famille passent sans payer sur ce pont.—Voir page 10,727 de 1861.
.....	.....	19 mars 1850.....	Trent.....	H.-C	Trent.....	

APPENDICE No. 27.

EDIFICES PUBLICS, ETC., APPARTENANT AU GOUVERNEMENT.

Localité.	Pour quelle fin acquis ou employé.	Description et situation de la propriété.	Vendeurs.	Date de la vente.	Prix de la vente.	OBSERVATIONS.
					£ s. d.	
Québec	Ecole nautique	Lot et édifice No. 63, rue St. Louis, vis-à-vis l'Esplanade.	W. S. Sewell *et al*	Nov. 11, 1854	5,000 0 0	Jadis occupés par le département des postes.
do	Poste aux lettres	do No. 3, rue Buade, Haute-Ville.	Geo. Alford	Sept. 6, 1853	4,000 0 0	
do	Vieux Château St. Louis.	Rue Des Carrières				Jadis occupé par le département des terres de la couronne.
do	Nouvelle prison	Sur la propriété Bonner, Grande Allée, près de Québec.	J. Bonner (par J. F. Bradshaw).	Fév. 8, 1860		Voir page 331.
do	Palais de justice	Sur les rues St. Louis et des Forts, Haute-Ville.				L'acte 55 Geo. III, chap. 9, de 1815, affecte une somme à son amélioration. Les titres sont probablement au greffe du protonotaire, Québec.
do	Nouvel hôtel des douanes.	Sur la Pointe à Carcy, rue Dalhousie, Basse-Ville.	John Jones	Nov. 24, 1855	5,000 0 0	
do	Hôpital de la Marine.	Rues de l'Hôpital et Dorchester, St. Roch.	Syndics du collége Morrin.			Crédit de £11,541 8s. 6d. affecté à sa construction, 10 et 11 Geo. IV, ch. 23 (1830) nommant des syndics. Crédit de £2,530 pour l'achever, 3 Guil. IV, chap. 13 (1833). Crédit de £8,525 pour construire une nouvelle aile, 16 Vic., c. 156 (1852.) £5,680 pour l'achever, (1856) par 19, 20 Vic., chap. 86.
do	Ancienne douane	Rue du Cul-de-Sac, Basse-Ville				Crédit de £6,000 pour sa construction, 10-11 Geo. IV, ch. 33 (1830). Crédit de £1,350 pour l'achever. 2 Guil. IV, chap. 45 (1832).
do	Edifices du parlement.	Rue La Montage, près de la porte Prescott.	Evêque catholique de Québec.	Août 1er, 1831	Rente annuelle de £1,000.	
do	Résidence du gouverneur.	Sur le chemin de Sillery, Spencer Wood.	Henry Atkinson	Mars 24, 1852	8,000 0 0	
do	do	do do	do	Mai 24, 1854	400 0 0	
do	do	do do	do	Juin 24, 1854	10,000 0 0	
Dundee	Douane	Lot de village No. 6, réserve des Sauvages	L'hon. P. McGill	Mars 15, 1857	100 0 0	
St. Régis	do	do à St. Régis	Commissaire des terres des Sauvages.	Sept. 18 1854	£3 15s. par année.	Et £17 10s. payés à J. Oéité, comme indemnité.

Montreal	Musée de Géologie	Sur la rue St. Gabriel	Hon. P. McGill	Fév. 25, 1847	5,000 0 0	Crédit de £6,000 pour sa construction, 51 Geo. III, cap. 16 (1811). Deux autres lots furent achetés probablement de Perrault et Logan, vers juillet, 1839. £2,500 affectés à des augmentations, 18 Vic., cap. 4 (1854.)
do	Nouvelle prison	A Hochelaga, rue Ste. Marie				
do	Lycée	Rues Lagauchetière et Belmont, Beaver Hall.	H. Stephens	Sept. 14, 1852	4,500 0 0	
do	Bureau de Poste	Rues St. François Xavier, St. Jacques, et Notre Dame.	Rév. J. J. Vinet	do	2,000 0 0	
do	do	do do	Succession de Cuvillier et Delisle.	do	900 0 0	
do	do	do do près Jenkins	Séminaire St. Sulpice	Déc. 28, 1853	3,333 6 8	
do	Asile d'aliénés	Côte St. Antoine	C. N. Montizambert, commissaire pour l'érection de l'asile d'aliénés de Montréal.	Jan. 14, 1861	Rente annuelle.	£2 19s. 8d., jusqu'à 1893, depuis lors et à toujours £19 17s. 2d. par année.
do	Ancien Hôtel du Gouvernement	Rue Notre Dame, bureau d'éducation Jacques Cartier, etc.				
do	do	do do do	F. W. et H. DesRivières.	Juil. 12, 1849	4,000 0 0	
do	do	do do do	Institution Royale pour la propagation des sciences.	Oct. 13, 1858	2,320 0 0	
do	do	Rue St. Paul do do	C. S. Rodier	Déc. 12, 1866	1,375 0 0	
do	Douane	Rues St. Paul et des Commissaires, près du quai.				Crédit de £4,500 pour sa construction, 6 Guil. IV, chap. 11 (1836). Par l'acte 4 Guil. IV, chap. 13 (1834), des commissaires sont nommés pour choisir l'emplacement.
Hamilton	Bureau de Poste	Lot No. 56, Est de la rue St. Jacques	Ed. Ritchie	Août 12, 1853	2,000 0 0	
do	do	Lot sur la rue Rebecca	Isaac Buchanan	1854	475 0 0	Par l'arrêté du Conseil, 1,227, du 5 oct., 1853, les commissaires sont autorisés à payer £500 pour l'emplacemet.
do	Douane	Partie du Block No. 20, rue Stuart	Moore et McKinstry	Juin 20, 1855	2,000 0 0	
do	Abri à canon	Lot No. 31, côté Ouest de la rue Nelson	Alf. Booker *et ux*	Déc. 31, 1857	250 0 0	
Sherbrooke	Nouvelle prison	Lots sur des rues proposées, près du Palais de Justice	Corporation de la ville de Sherbrooke.	Août 19, 1865	Point de prix.	Emplacement de l'ancienne prison donnée par le gouv. en échange de ce lot.
do	Palais de justice	do près de la rue Montréal				£3,300 affectés à sa construction par l'acte 2 Vic., cap. 38 (1839). Trois commissaires devaient être nommés pour choisir l'emplacement.
Kingston	Bureau de Poste	Lot No. 50, rue Princess	Banque Commerciale du district de Midland	Juil. 25, 1853	2,225 0 0	
do	Palais de justice et prison.	Lot sur la rue de l'Eglise	Municipalité du comté Frontenac, Lennox et Addington.	Août 11, 1855	7,000 0 0	
do	Asile des criminels aliénés.	O½ lot No. 18, 1re concession, Kingston.	J. C. Crookshank	Oct. 21, 1856	5,000 0 0	

APPENDIX No. 27.—*Suite.*—Edifice Publics, etc., appartenant au Gouvernement.—*Fin.*

Localité.	Pour quelle fin acquise ou employée.	Description et situation de la propriété.	Vendeurs.	Date de la vente	Prix de la vente.	OBSERVATIONS.
					£ s. d.	
Kingston	Hôpital					Crédit de £3,000 pour sa construction, 2 Guil. IV, chap. 28 (1832). Crédit de £500 comme aide à l'Hôpital par l'acte 7 Guil. IV, chap. 98 (1837).
do	Pénitencier Provincial.	Sur le lac Ontario				3 Guil. IV, chap, 43 (1833), £12,500 affectés pour sa construction. Commissaires nommés.
London	Bureau de Poste	Lot No. 11, sur la rue Nord et sur la rue William.	W. et J. Carling	Fév. 4, 1857	2,160 0 0	
Ottawa	Edifices du Parlement et des Départements.	Côte des casernes, rue Wellington, etc				Propriété de l'artillerie.
Orillia	Succursale de l'asile d'aliénés.	Sur les rues du Marché, Brant et lac Couchiching.	E. E. W. Hurd *et al*	Août et Sept.'59	4,200 0 0	
St. Vincent de Paul.	Prison et réforme ou asile d'aliénés.	Lot et édifices à St. Vincent de Paul.	Fabrique de St. Vincent de Paul.	Déc. 27, 1861	4,500 0 0	
Grosse-Ile	Quarantaine	Fleuve St. Laurent				Crédit affecté à son acquisition, 6 Guil. IV, chap. 21 (1836). Somme devant être fixée par des arbitres.
Toronto	Bureau de Poste	Lot sur les rues Toronto, King, Yonge et Adelaïde.	E. F. Whittmore	Août 2, 1851	1,137 10 0	
do	do	do et rue King	R. Johnson *et ux*	Mars 27, 1866	25 0 0	
do	Edifices du Gouvernement.	Lot sur la rue John et Place Simcoe	Geo. Ridout	Juil. 11, 1856	551 18 5	
do	Hôpital					Crédit de £250, par l'acte 7 Guil. IV, chap. 97 (1837) en aide à l'Hôpital.
do	Asile provincial d'aliénés.					Commissaires à être nommés pour sa construction, 2 Vic., chap. 11 (1839). Crédit de £30,000 pour l'achever, 9 Vic., chap. 61 (1846).
do	Institut d'artisans.					
do	Edifices du Parlement.	Sur la rue Front, lac Ontario				
do	Elmsley Villa	Sur les rues Simcoe et John			250 0 0	Loyer annuel.

EDIFICES PUBLICS.

Date du bail.	Durée du bail.	Locataire.	Lot.	Situation du lot.	A quel objet employé.	Etendue des lots.	Pouvoir d'eau loué.	Date à laquelle commence à compter le bail.	Montant du loyer.	Termes du Paiement. Montant de chaq'e versement.	Quand le 1er versement est dû.	Lorsqu'il doit se faire chaque année.
		Quebec.							$ cts.	$ cts.		
7 fév. 1865.....	1 an.....	Joseph Brooke..	Maison et lot.	Connu comme Hôtel du Monument, sur la prop. Bonner.	Habitation	35 × 80 pds.	.....	1er mai 1865 ...	80 00	20 00	Un trimestre d'avance	1er mai 1865...
		Kingston.										
1er août 1851 ..	15 ans ...	Aug. Thibodo...	Cottage et lot	Sur la rue Bagot..	do ...	.....	....	1er janv. 1852..	*60 00	.....	.....	.....

* 3 ans sans loyer comme indemnité pour réparations.

PROPRIÉTÉ BONNER—(Près de Québec).

Date du titre ou de l'achat.	Acquéreurs.	No.	Description des Lots. Rue.	Etendue. Front. Pds.	Profondeur. Pds.	Rente foncière. Capital. £ s. d.	Rente annuelle. £ s. d.	Termes du Paiement. Quand due chaque année.	Montant du versement semestriel. £ s. d.	Date de l'échéance du 1er versement.	Montant du 1er paiement. £ s. d.
	Lots vendus par John Bonner à										
Jan. 24, 1848	Timothy Sullivan...	1.....	Rue Wolfe	35 ×	80.....	108 6 8	6 10 0	Avril 30, Oct. 31	3 5 0	Avril 30, 1848	1 15 0
Août 12, 1848	*John Baily.....	9.....	do	35 ×	80.....	83 6 8	5 0 0	do do	2 10 0	Oct. 31, 1848	1 8 7
Fév. 21, 1848	Robt. Reed.....	22, 23..	do	35 ×	80 chaque...	150 0 0	9 0 0	do do	4 10 0	Avril 30, 1848	1 14 6
Mars 20, 1848	Geo. Creely.....	31.....	do	35 ×	80.....	83 6 8	5 0 0	do do	2 10 0	do	0 8 11
Sept. 2, 1847	Jean Chevalier.....	32.....	do	35 ×	80.....	83 6 8	5 0 0	do do	2 10 0	Oct. 31, 1847	0 16 4
Août 28, 1845	Joseph Davies... ...	34.....	do	35 ×	80.....	100 0 0	6 0 0	do do	3 0 0	do 1845	1 0 0
do 9, 1851	Rebecca A. Davies..	35..	do	35 ×	80.....	83 6 8	5 0 0	Nov. 1, Mai 1	2 10 0	Nov. 1, 1851	1 5 0
Sept. 18, 1845	Abraham Thompson	49.. ...	do	35 ×	80.....	75 0 0	4 10 0	Avril 30, Oct. 31	2 5 0	Oct. 31, 1845	0 10 9
Fév. 23, 1852	John Lacbatz.....	64.....	do	35 ×	86.....	34 4 0	2 1 0½	do do	1 0 6½	Avril 30, 1848	.....
Fév. 18, 1848	Daniel Holden.....	65, 66..	do	27 ×	80 Ligne. Nord .. 60 Sud ...	133 6 8	7 17 2	do do	3 18 7	do	1 13 5
Fév. 20, 1852	Noël H. Bowen.....	67, 68.	Rue du Monument.	66 ×	35 chaque...	38 14 0	2 6 5	do do	1 3 2½	do 1852	.....
Mars 4, 1852	John Boomer.....	73, 74..	Rue de la Tour.....	35 ×	70 chaqne...	36 19 0	2 4 4	do do	1 2 2	do	.....
Fév. 20, 1852	†Thos. McAdam.....	135.	Rue de l'Eglise.....	35 ×	70	15 15 0	0 18 11	do do	0 9 5½	do	.....
do	John Garbatz	211, 252	Rue Ware.....	35 ×	70 chaque...	27 18 0	1 13 6	do do	0 16 9	do	.....

* Vendu à Alex. Powell, le 6 mars 1866.

† Abandonné.

APPENDICE No. 27.—*Suite.*—LISTE des Palais de Justice et Prisons de District, Bas-Canada.

CHEFS-LIEUX.	DISTRICTS.	Date du tranp't de l'emplacem't au gouvernem't.	Nom du cons. de c'mté transf. l'emplacem. au gouv. ou des vendeurs.	OBSERVATIONS.
Aylmer (ville)	Ottawa	Oct. 6, 1849	Ruggles Wright	
Beauharnois (ville)	Beauharnois	Fév. 17, 1859	Beauharnois	
Chicoutimi (village)	Chicoutimi	Mars 2, 1860	Collard, Guay et Cie.	£750 affectés à sa construction, par l'acte 16 Vic., chap. 156 (1852).
Industrie do	Joliette	Juin 13, 1860	Joliette	
Montmagny (St. Thomas de)	Montmagny	Nov. 14, 1857	Montmagny	
Montréal (cité), prison	Montréal			Pas de titre, £20,000 affectés à sa construction par l'acte 10-11 Geo. IV, chap. 31. (1830), et par Guil. IV, chap. 14 (1834), £1,592 6s. 1d. affectés pour le compléter et le clôturage.
do do palais de justice	do			Pas de titre. Produits des licences d'auberge affectés à sa construction par l'acte 13-14 Vict., chap. 94 (1850).
New Carlisle (comté de Bonaventure)	Gaspé			Pas de titre. £1,000 affectés à sa construction par l'acte 48 Geo. III, chap. 35 (1808).
Percé (comté de Gaspé), palais de justice.	do			Pas de titre. £1,000 affectés à sa construction par l'acte 48 Geo. III, ch. 35 (1808). £1,000 pour le continuer, par l'acte 54 Geo. III, ch. 9 (1814). £2,100 pour le compléter, par 1 Geo. IV, ch. 20 (1821).
Québec (cité), nouvelle prison	Québec	Fév. 8, 1860	J. F. Bradshaw	Voir la propriété de Bonner, achetée pour la nouvelle prison, p. 331.
do do palais de justice	do			Pas de titre. Une somme octroyée pour l'améliorer, par l'acte 55 Geo. III, chap. 9 (1815).
Sherbrooke (ville), palais de justice	St. François			Pas de titre. £3,300 octroyés par l'acte 2 Vic., chap. 38 (1839), pour acheter un emplacement et l'érection d'une bâtisse.
do do prison	do	Août 19, 1865	Ville de Sherbrooke	£2,000 furent affectés à la const. de l'ancienne, 4 Geo. IV, ch. 3 (1824) L'emplacement de l'ancienne prison a été donné en échange de celui de la nouvelle prison, £15,000 octroyés pour la construction d'une nouvelle prison, par l'acte 29 Vic., chap. 2 (1865).
Sorel (ville), prison et palais de justice	Richelieu			Pas de titre.
St. Christophe d'Arthabaska (paroisse)	Arthabaska	Fév. 5, 1859	N. A. Beaudet	
St. Etienne de la Malbaie (paroisse)	Saguenay	Mars 26, 1859	L'hon. J. M. Fraser	
St. Germain de Rimouski (paroisse)	Rimouski	Oct. 1, 1859	Rimouski	
St. Hyacinthe (cité)	St. Hyacinthe	Août 7, 1860	Cité de St. Hyacinthe.	
St. Jean (ville)	Iberville	Déc. 27, 1860	Ville de St. Jean	
St. Joseph de la Beauce (paroisse)	Beauce	Fév. 16, 1860	St. Joseph de la Beauce	
St. Louis de Kamouraska (paroisse)	Kamouraska	Mai 31, 1850	J. G. Taché *et al*	
Ste. Scholastique (village)	Terrebonne		Deux-Montagnes	
Sweetsburg, près Nelsonville (village)	Bedford	Mai 15, 1858	C. C. Kathan	
Trois-Rivières (cité), prison	Trois-Rivières			Pas de titre. Par l'acte 51 Geo. III, chap. 17 (1811), £400 affectés pour l'achat de l'emplacement et £1,943 pour bâtir.
do do palais de justice	do			Par de titre. Par l'acte 57 Geo. III, chap. 17 (1817) £8,000 affectés pour l'achat de l'emplacement et sa construction, par l'acte 1 Geo. IV, chap. 14 (1821). £3,401 8. 3d. octroyés pour le compléter.
Amherst (île), prison et palais de justice.	Iles de la Madeleine	Sept. 4, 1861	J. T. Coffin, bail pour 99 ans	£3,200 octroyés à sa construction, par l'acte 29-30 Vic., ch. 8 (1866).
Sault Ste. Marie, do	Algoma, Haut-Canada			Pas de titre. $4,000 oct. à sa cons. par l'acte 23 Vic., chap. 15 (1860),

APPENDICE No. 27.—*Suite.*—LISTE des Edifices des Cours de Comté et de Circuit, Bas-Canada.

COMTE.	PAROISSE OU VILLAGE.	Sommes accordées par le gouvernement à la municipalité, chap. 110 des stats. ref. B.C.	Date du transport de l'emplacement à la municipalité de comté.	Par qui transféré à la municipalité de comté.
		£		
Argenteuil	Lachute	300	Juin 5, 1867	T. Barron.
Bagot	St. Liboire	300	.....	
Bellechasse	St. Michel de Bellechasse	300	Nov. 3, 1859	L. Launière.
Berthier	Village de Berthier	300	Mars 20, 1860	Village de Berthier.
Brome	Knowlton	300	Mai 17, 1858	Rév. R. Lindsay *et al.*
Chambly	Longueuil	300	Nov. 12, 1866	Village de Longueuil.
Champlain	.....	300	.....	
Chateauguay	Ste. Martine	300	....., 1859	
Compton	Cookshire, (canton d'Eaton)	300	....., 1859	Canton d'Eaton.
Dorchester	Ste. Hénédine	300	Mars 13, 1861	Paroisse de Ste. Hénédine.
Drummond	Drummondville	300	Avril 10, 1858	R. N. Watts.
Hochelaga	.....	150	Aucune cour ne devant être tenue dans ce comté.	
Huntingdon	Huntingdon (village)	300	Juin 15, 1859	Village d'Huntingdon.
Iberville	Iberville (ville)	300	Sept. 12, 1860	Ville d'Iberville.
Jacques-Cartier	.....	150	Aucune cour ne devant être tenue dans ce comté.	
Laprairie	.....	300	.....	
L'Assomption	L'Assomption (village)	300	Oct. 13, 1857	P. R. Fauteux
Laval	.....	150	Aucune cour ne devant être tenue dans ce comté.	
Lévis	.....	300	.....	
L'Islet	St. Jean Port Joli	300	Oct. 4, 1858	C. F. Fournier.
Lotbinière	Ste. Croix	300	Juin 7, 1861	A. Hamel *et ux.*
Maskinongé	St. Antoine de la Rivière-du-Loup	300	Mai 12, 1859	St. Antoine, Riv du Loup.
Mégantic	Inverness	300	Sept. 9, 1859	J. Mooney.
Montcalm	Ste. Julienne de Rawdon	300	Sept. 9, 1857	J. E. Beaupré.
Montmorency	.....	300	.....	
Napierville	Napierville (village)	300	.....	
Nicolet	.....	300	.....	
Pontiac	Portage du Fort	300	.....	
Portneuf	.....	300	.....	
Québec	.....	150	Aucune cour de circuit ne devant être tenue dans ce comté.	
Richmond	A Danville et dans le village de Richmond	300	Mai 12, 1859	T. Tait.
Rouville	Ste. Marie de Monnoir, ou Marieville	300	Janv. 29, 1859	A. et L. E. P. Laberge.
Saguenay (ou Charlevoix)	Baie St. Paul	300	.....	
Shefford	Waterloo (canton de Shefford)	300	Avril 1, 1859	Robinson et Kilborn.
Soulanges	Côteau Landing	300	Juin 9, 1858	Village Côteau Landing.
Stanstead	Stanstead Plains	300	.....	
St. Maurice	.....	150	Aucune cour ne devant être tenue dans ce comté.	
Témiscouata	St. Jean Baptiste de l'Ile Verte	300	 1859	
Terrebonne	St. Jérôme	300	Déc. 30, 1858	Village de St. Jérôme.
Vaudreuil	Vaudreuil (village)	300	Mai 19, 1859	R. W. Harwood.
Verchères	Verchères do	300	Sept. 3, 1859	Veuve F. X. Colette.
Wolfe	.....	300	Aucune cour ne devant être tenue dans ce comté.	
Yamaska	St. François	300	Fév. 22, 1859	Mme. J. M. Côté.

OBSERVATIONS.

Pour la description des Edifices Publics—Voir Appendice No. 21—John Page, Ing. en chef, édifices d'Outaouais.
Do No. 22—F. R. Rubidge, Assist. Ing., Rideau Hall.
Do No. 23—G. F. Baillairgé, I. C., édifices publics du Canada.

Appendices Nos. 25, 26, 27. Certifiés,
H. A. FISSIAULT.

OUTAOUAIS, 16 Novembre 1867.

APPENDICE No. 28.

TABLEAU des frais annuels de réparations et de service des Canaux, du 1er janvier 1860 au 30 juin 1867.

ANNEES.	CANAUX DU ST. LAURENT.								CANAL WELLAND.		EGLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.	
	CANAL LACHINE.		CANAL BEAUHARNOIS.		CANAL CORNWALL.		CANAUX DE WILLIAMSBURGH, ou Canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops.					
	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1860	17,339 47	10,755 57	3,314 82	9,400 27	5,348 00	8,226 39	4,125 06	5,793 27	23,301 28	43,011 32	3,601 63	1,267 95
1861	10,752 81	12,269 34	6,482 56	9,294 21	3,524 47	8,874 71	5,771 71	5,861 67	16,932 11	39,807 88	1,734 94	1,219 20
1862	10,705 09	12,288 64	6,366 96	9,503 45	3,292 88	9,381 80	5,724 00	5,852 97	22,120 73	39,129 49	1,141 57	1,204 12
1863	9,608 10	11,391 14	6,113 33	8,857 31	2,089 74	10,089 61	3,818 44	6,046 12	15,392 02	40,855 98	2,008 70	1,210 70
1er janv. 1864 au 30 juin 1864	5,299 97	3,906 41	2,572 14	3,138 76	1,395 23	3,168 83	1,179 64	2,062 19	6,564 57	16,074 94	181 13	491 86
1er juillet 1864 do 1865	9,590 50	12,333 80	5,177 00	9,520 90	2,612 52	9,929 68	4,185 86	5,780 54	19,440 17	41,446 89	827 52	1,275 23
1er juillet 1865 do 1866	11,241 20	11,664 65	9,156 34	9,456 45	2,727 83	10,191 15	3,233 66	5,792 76	22,137 70	39,029 73	901 26	4,232 54
1er juillet 1866 do 1867	12,437 48	12,445 72	7,093 04	9,490 09	3,493 96	10,234 88	3,221 06	5,634 29	26,357 65	36,650 23	1,566 47	1,242 17

APPENDICE No. 28.—*Suite.*

ANNEES.	Canal Chambly.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux Carillon et Grenville.			Canal Rideau.		
	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations.	Frais de service.	Réparations extra-ordinaires.	Réparations.	Frais de service.	Réparations extra-ordinaires.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1860	10,041 56	5,956 26	815 87	934 58	6,398 51	3,693 65	.....	5,097 91	17,213 99	5,074 40
1861	6,351 42	6,124 82	1,205 24	507 70	3,191 48	4,104 20	.....	4,617 59	16,990 46	6,155 12
1862	10,400 12	5,893 83	1,758 29	459 98	3,336 06	4,089 62	356 75	5,941 41	17,290 75	37,894 74
1863	8,430 62	6,022 50	78 52	464 82	4,935 54	4,105 24	.....	5,631 22	17,537 08	1,832 13
1er janv. 1864 au 30 juin 1864	4,392 00	2,916 24	.....	100 17	3,551 16	1,751 12	.....	4,457 48	7,295 28	2 80
1er juillet 1864 do 1865	7,125 08	6,042 89	1,197 13	533 43	5,213 35	4,263 12	4,615 51	8,584 31	17,889 13	6,809 83
1er juillet 1865 do 1866	6,527 13	6,865 15	332 29	518 67	1,394 92	4,283 17	7,192 88	9,922 26	18,298 15	1,172 01
1er juillet 1866 do 1867	8,522 78	7,768 53	733 38	510 71	12,494 37	5,164 38	7,288 05	12,654 56	18,516 11	10,523 01

J. BAINE,
Teneur de livres.

Departement des Travaux Publics,
Outaouais, 30 Juin 1867.

APPENDICE No. 29.

(No. 85,136.)

ETAT des dépenses sur le Canal Welland, avec indication des déboursés faits pour les anciens et nouveaux travaux ; ces derniers étant surtout pour l'élargissement du Canal.

QUAND PAYE.	Anciens travaux.	Nouveaux travaux.	Total.	OBSERVATIONS.
	$ cts.	cts.	$ cts.	
Avant l'Union.....	1,851,427 77	.....	1,851,427 77	De cette somme, $1,751,427.77 ont été payées en vertu de diverses lois du Haut-Canada, et la balance, $100,000, par le gouvernement du Bas-Canada.
En 1842.....	.....	138,895 55	138,895 55	
1843.....	3,500 00	596,629 42	600,129 42	
1844.....	87,426 75	884,898 58	972,325 33	
1845.....	64,457 77	696,048 32	760,506 09	
1846.....	8,885 00	116,407 67	125,292 67	
1847.....	.....	255,514 93	255,514 93	
1848.....	300 00	356,900 43	357,200 43	
1849	1,550 00	641,568 67	643,118 67	Dans ce montant sont compris $408,100.97, dépensées en vertu de crédits spéciaux depuis l'Union, portées au fonds consolidé et mises en compte cette année d'après l'acte 12 Vic., chap. 5.
1850.....	1,460 00	236,853 42	238,313 42	
1851.....	500 00	118,192 11	118,692 11	
1852.....	434,432 07	82,297 98	516,730 05	
1853.....	10,115 91	37,065 92	47,181 83	
1854.....	1,074 18	60,702 80	61,776 98	
1855.....	500 00	96,290 83	96,790 83	
1856.....	.....	61,088 39	61,088 39	
1857.....	1,964 93	64,739 65	66,704 58	
1858.....	.....	81,294 56	81,294 56	
1859.....	.....	47,647 50	47,647 50	
1860.....	.....	67,874 63	67,874 63	
1861.....	.....	85,466 93	85,466 93	
1862.....	.....	52,454 82	52,454 82	
1863.....	500 00	46,293 67	46,793 67	
Semestre expiré le 30 juin 1864.....	.....	16,628 00	16,628 00	
Année expirée le 30 juin 1865.....	.....	76,696 37	76,696 37	
do 1866.....	.....	22,458 30	22,458 30	
do 1867.....	.....	7,016 00	7,016 00	
Total.....	2,468,094 38	4,947,925 45	7,416,019 83	

Les paiements d'anciens travaux depuis l'Union ont été faits aux premiers actionnaires sous forme de débentures, en vertu des actes 4 et 5 Vic., chap. 48, et 7 Vic., chap. 84.

WM DICKINSON,
D. I. G.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
OUTAOUAIS, 8 Avril 1867

DESCRIPTION

DES

TRAVAUX ET RÉPARATIONS EXECUTÉS

DURANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN,

1867.

APPENDICE No. 30.

(No. 570.)

RAPPORT DE J. G. SIPPELL, INGÉNIEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET DES REPARATIONS EXECUTES SUR LES CANAUX SOUS SON CONTROLE DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 10 août 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Dépt. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Pour me conformer à vos instructions du 15 juin, j'ai préparé et j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, au sujet des canaux dont j'ai eu le contrôle durant l'année expirée le 30 juin 1867.

Ces travaux embrassent les canaux de Lachine et de Beauharnois, sur la route du fleuve St. Laurent ; ceux de St. Ours et de Chambly, sur la route de la rivière Richelieu et du lac Champlain ; ceux de Ste. Anne, de Carillon, de la Chute à Blondeau et de Grenville, sur la rivière des Outaouais, entre Lachine et la ville d'Outaouais.

CANAL LACHINE.

Ce canal, qui offre un chenal navigable le long des rapides Lachine, est sur la ligne de navigation du fleuve St. Laurent, et forme aussi le lien entre la navigation de la rivière des Outaouais, du bas St. Laurent et de la rivière Richelieu, jusqu'au lac Champlain. Tous les bois de sciage, les produits agricoles et autres, transportés par eau de la vallée de la rivière des Outaouais doivent passer par ce canal pour parvenir à Montréal, dans le bas St. Laurent ou sur les marchés américains.

Nombre de vaisseaux faisant le commerce avec les ports du bas St. Laurent, l'Etat et la cité de New York et les houillières de la Pennsylvanie, entrent dans ce canal pour y prendre ou y déposer leurs chargements ; plusieurs sont au service des grandes manufactures et des moulins situés entre l'écluse de la côte St. Paul et le bassin No. 2, à Montréal.

Le trafic des bassins, des quais et des hangars à farine, qui forment une portion considérable des avantages qu'offre le havre de Montréal, augmente tous les ans et l'on se plaint du manque d'espace à cet égard. Il serait facile d'y ajouter en complétant le bassin St. Gabriel et en agrandissant le bassin No. 2.

Toute l'année, nous avons maintenu la navigation avec neuf pieds d'eau sur les buses des écluses, sans priver les moulins ni les manufactures du courant d'eau nécessaire à leur fonctionnement.

Les levées, les talus et les constructions en général, ont été bien entretenus.

Trois paires et demie de portes enlevées des écluses Nos. 1, 2 et 5, ont été totalement réparées et submergées durant les mois de juillet, août et septembre. Les murs latéraux du coursier, allant du grand déversoir de décharge au bassin de radoub de MM. Tates, ont été revêtus de bois pour les protéger contre l'action de l'eau du déversoir.

Les ponts au-dessus des déversoirs régulateurs et de décharge ont été replanchéiés. Les ponts tournants et fixes de l'écluse No. 2, rue Wellington, chemin Brewster, côte St. Paul et Lachine, et le coffrage qui protége les piliers du centre ont été réparés durant l'hiver. Quatre poteaux de défense ont été placés sur les culées qui protégent le nouveau pont de l'écluse St. Gabriel ; 130 pieds de revêtement de bois en aval du pont Brewster ont été reconstruits, et l'estacade angulaire, placée à l'entrée du déversoir régulateur de Lachine, réparée. Les buses et les portes d'écluses ont été examinés et réparés. Les murs des écluses Nos. 3 et 4 ont été entièrement rejointoyés ; les chambres et les enclaves des bajoyers des écluses, ainsi que d'autres parties du Canal ont été nettoyés au mois d'avril, alors que le Canal était à sec. Nous avons fait usage du dragueur pour enlever les atterrissements

dans les bassins 2 et 4, et le lit du canal vis-à-vis le bassin St. Gabriel, et entre celui-çi, ou l'écluse No. 3, et le pont Brewster. Le chenal du vieux canal en amont de l'écluse St. Gabriel et l'entrée du bassin de construction de Cantin ont été creusés.

Durant les mois de mai et juin, les levées, murs d'appui et quais ont été réparés, et la superstructure du quai, en aval de l'écluse St. Gabriel, refaite. Les hangars à farine, l'entrepôt et les maisons des écluses, aux Nos. 3 et 5, ont été réparés.

Les dépenses pour réparations ordinaires durant l'année se montent à $13,244 56, plus $5,412 15 pour frais d'un dragueur à vapeur, formant un total de $18,656 71.

Le canal a été fermé le 12 décembre 1866, et ouvert le 1er mai 1867.

Un état détaillé des sommes prélevées durant l'année par le contrôleur local pour amendes et avaries, vous sera envoyé avec le présent rapport.

A part les loyers des pouvoirs d'eau et les péages réguliers, les diverses sommes qui suivent, ont été perçues sur ce canal :—

Amendes et avaries, par ordre du contrôleur	$162 00
Droits sur bois de chauffage, à Lachine	271 51
" sur bois de construction, au bassin de Lachine	1,345 79
" pour usage des terrains du canal comme chantiers de radoub	223 75
" pour usage du bassin de carénage, à Montréal	436 25
" sur les vaisseaux des ports d'en bas, bois de chauffage, etc.	3,215 05
" pour magasinage dans les hangars à farine	1,402 90
" pour hivernement de vaisseaux dans le canal	490 50
Total	$7,547 75

CANAL BEAUHARNOIS.

Le niveau du fleuve St. Laurent s'est maintenu bas, tel que mentionné dans le rapport pour l'année expirée le 30 juin 1866. Les "steamers" à passagers, qui sautent ordinairement les rapides entre les lacs St. François et St. Louis, ont été obligés de passer par le canal, où nous avons maintenu neuf pieds d'eau sur les buses d'écluses durant toute la saison de la navigation.

Durant les mois d'août et septembre, nous avons creusé, au moyen du dragueur, l'entrée du coursier d'alimentation qui fournit l'eau aux moulins situés à l'extrémité Est du barrage de Valleyfield. Une tentative a été faite avec peu de succès pour enlever le bas-fonds de terre forte et de galets qui se trouve à l'entrée Ouest du coursier, mais que le dragueur n'a pu entamer. Le coursier d'alimentation de l'extrémité Ouest du barrage, a été prolongé de manière à fournir de l'eau à la grande fabrique de laine récemment bâtie par MM. Wattie et Cie., sur le lot No. 2.

Le 15 septembre, le pont de l'écluse No. 14 étant en partie ouvert, a été dérangé par une berge, ce qui a occasionné un retard de six heures. Le 14 novembre il y eut une autre interruption du service durant vingt-trois heures, résultant de ce que la canonnière "Royal" avait emporté les portes d'aval de l'écluse No. 12. Les portes supérieures étant ouvertes en ce moment, il n'y avait aucun moyen d'arrêter ni de restreindre le flot ; les écluses et les levées d'en-bas furent inondées, les fossés remplis, et dans deux ou trois cas les terres avoisinantes se couvrirent de glaise et de gravois balayés de la levée, d'où il résulta plus ou moins de dégâts. Les portes, fortement endommagées, ont été réparées et replacées, les levées réparées, et les dégâts des terres payés.

De nouvelles courbes tourillons ont été placées aux portes inférieures de l'écluse No. 6, et les poteaux de défense renouvelés.

Les murs de l'écluse No. 7 ont été rejointoyés, l'un des poteaux de défense renouvelé, et l'une des portes supérieures enlevée, réparée et replacée. L'un des poteaux de défense de l'écluse No. 9 a été reparé, et de nouveaux madriers de défense, de chêne, placés aux portes inférieures.

Les portes de l'écluse No. 11 ont été enlevées pour réparation et le pont-tournant réparé. Les portes inférieures de l'écluse No. 12 ont été entièrement réparées, et les murs du déversoir régulateur rejointoyés. Une partie de la levée, côté Nord du déversoir, qui avait été emportée en janvier, quand l'eau s'ouvrit un passage sous la glace, a été réparée au mois d'avril et le pont peinturé.

Les murs du déversoir de l'écluse No. 13 ont été jointoyés et les portes réparées. Les portes inférieures de l'écluse No. 14 ont été enlevées, entièrement réparées, et submergées comme portes de rechange ; les murs de l'écluse et les murs du coursier en aval du déversoir ont été aussi rejointoyés et réparés. Le vieux pont de charpente sur le coursier en avant du déversoir, lequel a 310 pieds de long sur 32 de large, a été renouvelé ainsi que deux autres ponts sur le même coursier.

Les écluses ont été nettoyées et les murs en talus et de revêtissement, réparés au mois d'avril, lorsque le canal était à sec.

Les barrages et digues à l'extrémité supérieure de ce canal ont nécessité peu de réparations ; mais l'eau du St. Laurent est à présent à sa plus grande hauteur, ce qui devra augmenter le coût de l'entretien de ces ouvrages.

Les aqueducs en siphon et les fossés ont été entièrement nettoyés durant les mois de juillet et août, ainsi qu'en mars pour empêcher la submersion des terres du côté Sud.

Comme d'ordinaire, nous avons réparé et tenu en bon état les maisons des éclusiers, renouvelé un grand nombre de poteaux d'amarrage, et exécuté d'autres améliorations jugées nécessaires. On a élevé un nouveau magasin et un hangard pour remiser le matériel du canal. Le tout est en parfait état.

Les dépenses pour réparations n'ont pas excédé le montant affecté à ces objets ; la somme totale est de $7,960 63, y compris le coût des dommages causés par la canonnière "Royal," dans le mois de novembre 1866.

Les dépenses pour draguer les entrées des coursiers qui fournissent de l'eau aux moulins, à chaque extrémité du barrage, se montent à $370.93, et pour ouvrir le coursier d'alimentation sur le lot No. 2, à $353.60, formant un total $724.53.

Ci-joint, vous trouverez un état des sommes perçues pour amendes et dommages durant l'année.

Le canal a été fermé par la glace le 8 décembre 1866, et ouvert le 29 avril 1867.

AMÉLIORATIONS DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Cette rivière est le débouché du lac Champlain et se verse dans le fleuve St. Laurent, à Sorel, à peu près 45 milles plus bas que Montréal. Les travaux construits pour améliorer la navigation sont l'écluse et le barrage de St. Ours et le canal Chambly.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

La navigation n'a été interrompue que durant huit heures, nécessaires pour ajuster les portes inférieures et réparer les vannes.

Les réparations se sont bornées à celles qu'exigeaient la sûreté et le fonctionnement des diverses constructions, savoir : réparer les bacs, renforcer les piliers à la tête et au pied de l'écluse, ajuster et réparer les portes d'écluse et leurs agrès, réparer les édifices, renforcer et protéger le grand barrage et les culées au moyen de 109 toises de pierres.

Le coût des réparations pour l'année est de $1,772.50.

L'écluse a été fermée par la glace le 12 décembre 1866, et ouverte aux vaisseaux le 16 avril 1867.

CANAL CHAMBLY.

Les réparations exécutées dans ce canal depuis le 1er juillet jusqu'à la fermeture de la navigation en décembre, ont été restreintes aux travaux indispensables à la navigation, savoir : nettoyage des fossés ; réparer, murer et renforcer les levées ; placer des défenses de bois pour protéger les musoirs des ponts et des écluses ; renouveler en partie la charpente supérieure du quai de St. Jean ; réparer les maisons des éclusiers et celles des gardiens de ponts ainsi que le chemin de halage sur l'île Ste. Thérèse, etc., etc.

Les portes inférieures de l'écluse No. 9, à Chambly, ont été brisées, le 8 d'août, par le choc d'une berge au moment où l'on vidait l'écluse pour la faire passer.

Cet accident occasionna un retard de quatre jours, parceque n'ayant pas de portes de rechange, on fut obligé d'enlever celles qui étaient endommagées, de les réparer et les

remettre en place. Il y eut deux autres temps d'arrêt de six heures chacun, pour réparer les vannes des écluses Nos. 4 et 6.

Après la fermeture de la navigation, les travaux suivants ont été exécutés par les éclusiers et gardiens de ponts, savoir :—

Ajouter deux nouvelles vannes aux portes supérieures de l'écluse No. 1, à St. Jean, pour augmenter au besoin le volume d'eau du canal ; construire une paire de portes d'écluse ; réparer celles des écluses Nos. 2, 3, 6 et 7 ; renouveler le busc inférieur de l'écluse No. 8, et refaire les charpentes des déversoirs de l'écluse No. 6 ; ces déversoirs sont ceux de Fryer et Lapanne.

Durant le mois d'avril le lit du canal a été nettoyé; les murs en talus et de revêtissement, la maçonnerie des culées des ponts Nos. 2, 3, 4, 5 et 7 réparés, et les murs des écluses Nos. 2, 3, 4, 5, et 6 rejointoyés, etc., etc.

Au commencement de mai la hauteur des eaux fut cause qu'il s'établit de forts, éboulements dans la levée du canal, près de St. Jean ; ces éboulements ayant eu lieu sur les levées intérieures, il a fallu une attention constante et beaucoup de travail pour empêcher que le canal ne se comble et que la navigation ne soit interrompue. On a commencé à réparer ces dommages et à exhausser et renforcer d'autres parties des levées.

Le montant des réparations pour l'année s'élève à $9,135.84, y compris le coût d'une paire de portes neuves, la réparation des portes inférieures de l'écluse No. 9, et autres dégâts commis par les vaisseaux au montant de $457.70, tel que porté dans le compte ci-joint.

Le canal a été fermé par la glace le 12 décembre 1866, et ouvert aux vaisseaux le 1er mai 1867.

Le commerce s'est fait durant cette année sur une plus grande échelle que par le passé ; il y a tout lieu de croire qu'il augmentera encore durant l'année courante.

Nous avons maintenu l'eau à 7 pieds de hauteur sur les seuils, mais le lit du canal a été fréquemment rétréci par la terre qui tombait des levées et les atterrissements apportés par des fossés d'assèchement qui se déchargent dans le canal, en sorte que la navigation n'est possible que pour les embarcations tirant 6 pieds d'eau. Les quelques jours du mois d'avril consacrés à ces travaux ne sont pas suffisants pour nous permettre d'enlever ces atterrissements ; il est important qu'un bateau dragueur à vapeur soit affecté sans délai au curage du canal.

ECLUSE ET BARRAGE DE STE. ANNE.

L'écluse et le barrage latéral forment la première partie des améliorations du bas Outaouais, et ont été construits pour racheter le rapide de Ste. Anne.

Le coût des réparations des portes et des jetées conductrices en amont de l'écluse s'élève à $748.16.

Le 12 octobre, la roulette d'une des portes inférieures, côté Ouest, a été brisée, ce qui a dérangé l'avant de la porte et causé un délai de 24 heures dans les opérations, afin de se procurer et de placer une nouvelle roulette.

Entre l'extrémité inférieure du grand quai situé en aval de l'écluse et le chenal du dehors, il y a un bas-fonds dangereux sur lequel s'échouent tous les ans plusieurs vaisseaux, quoiqu'il y ait deux chenaux après l'avoir passé. Les capitaines et les pilotes disent que les courants et les remous sont tellement variables et si forts que parfois il est impossible de ne pas toucher. Il est important que l'on supprime immédiatement ce bas-fonds ou qu'on y place un caisson de garde.

Les caissons conducteurs en amont de l'écluse et le grand quai en aval de l'écluse réclament des réparations considérables, qu'il faudra effectuer à l'eau basse.

Le canal a été fermé à la navigation le 5 décembre 1866,—la rivière étant sans glaces,—et ouvert aux vaisseaux le 26 avril 1867,

CANAUX DE GRENVILLE ET CARILLON.

Ces canaux, situés sur la rive Nord de la rivière des Outaouais, forment un chenal tourne les rapides Carillon, la chûte à Blondeau et le Long Sault,

qui

De bonne heure au mois de mars, des soumissions ont été reçues en vue d'élever à six pieds le niveau de l'eau dans le canal, d'améliorer l'entrée supérieure du canal d'alimentation de la rivière du Nord, et d'ouvrir de nouveaux bassins de rencontre dans les parties étroites du canal Grenville.

Par suite du mauvais temps et d'autres difficultés que l'entrepreneur ne put surmonter, les travaux commencés le 20 mars étaient inachevés le 1er mai, contrairement aux conditions du contrat; le canal a été ouvert à cette date. On a fait des travaux considérables, dans le lit et les bassins de rencontre du canal, et ces derniers, bien que non complétés, pourront servir l'année prochaine. On a commencé dans les premiers jours de mai à exhausser les levées, et les murs des écluses Nos. 9 et 10, et les déversoirs ; ces travaux se poursuivent actuellement. Aussitôt que les levées seront exhaussées, l'épaisseur de l'eau sera portée à six pieds sur les seuils des écluses ; mais le résultat attendu de ces amélioration ne se fera pas sentir avant la complétion des nouveaux bassins de rencontre, le creusement des autres parties du canal, et l'élargissement du fond. L'entrée supérieure du canal d'alimentation de la rivière du Nord, a été élargie et creusée de manière à fournir un plus fort volume d'eau au canal Carillon en cas de besoin.

CANAL CARILLON.

Durant l'hiver et le printemps, le mur du côté Nord du sas de l'écluse No. 3 a été rasé à fleur d'eau et reconstruit, le buse supérieur et autres portions du mur on été réparés et rejointoyés. Les seuils des écluses Nos. 1 et 2 ont été rejointoyés. La clôture qui longe le canal d'alimentation et celle qui sépare le canal du chemin ont été réparées.

Le lit du canal a été nettoyé par l'entrepreneur durant le mois d'avril, et une partie des levées exhaussée aux mois de mai et juin ; quand elles seront complétées, l'eau s'élèvera à six pieds.

Durant l'hiver, nous avons coulé un caisson d'amarrage à 300 verges en amont de l'écluse No. 3 ; il en faudrait encore deux ou trois pour les vaisseaux qui attendent leur passage.

CHUTE A BLONDEAU.

Les réparations consistent dans l'entretien des portes d'écluses et de leurs agrès, de la maison de l'éclusier et des clôtures, et la préparation des pierres destinées à réparer les musoirs de l'écluse, qui sont fortement ébranlés par le choc des vaisseaux durant les hautes eaux.

Des caissons d'amarrage placés en aval de l'écluse faciliteraient l'éclusage des vaisseaux et empêcheraient les musoirs d'être brisés.

Les portes supérieures sont vieilles et devraient être renouvelées.

CANAL GRENVILLE.

Les portes et les guichets des écluses accolées Nos. 5 et 6 à Grace Point, ont été réparés ; le coursier d'amont nettoyé et les levées exhaussées, en sorte que l'eau mesure à présent 6 pieds sur les seuils.

Le buse central de pierre des écluses accolées Nos. 7 et 8, a été renouvelé durant l'hiver, et l'écoinçon du mur Nord, en amont des portes inférieures de l'écluse No. 8, a été démoli et reconstruit. Avant l'ouverture du canal en mai, on a installé une nouvelle paire de portes et rejointoyé les murs de ces écluses qui sont très-endommagés et devront être bientôt reconstruits, ainsi que les portes supérieures.

Entre les écluses Nos. 8 et 9, le canal a été nettoyé et les levées exhaussées aux endroits nécessaires ; l'eau est maintenant haute de 6 pieds sur les seuils. Le bassin de rencontre en amont de l'écluse No. 8, a été nettoyé et amélioré. Les portes et vannes d'amont de l'écluse No. 9 ont été réparées, en attendant qu'elles soient renouvelées ; la maçonnerie du mur de chute et du buse d'amont qu'il faudra démolir et reconstruire l'hiver prochain, a été réparé au moyen d'une charpente. Les bajoyers des écluses ont été exhaussés de 12 pouces, au moyen de pièces de bois, afin d'élever le niveau de l'eau dans le canal. Entre les écluses Nos. 9 et 10, les réparations au lit du canal sont de peu d'importance, excep te dans les bassins de rencontre qui ont subi de grandes améliorations. Le nouveau bassi de rencontre commencé par l'entrepreneur, en aval de l'écluse No. 10, n'a pas été achevé u

non plus que l'exhaussement des levées entre les écluses Nos. 9 et 10. La profondeur l'eau dans le canal sera augmentée à 6 pieds lors de l'achèvement de ces travaux.

Les portes d'amont de l'écluse No. 10 ont été renouvelées et les vannes réparées. Entre les écluses Nos. 10 et 11, les murs et portes d'amont ont été exhaussés de 12 pouces en bois, et les levées ont aussi été exhaussées.

Les anciens bassins de rencontre ont été nettoyés et prolongés. Le nouveau bassin de rencontre dans la tranchée rocheuse étroite en aval de l'écluse No. 11, n'est pas achevé, et, par suite, ne servira que peu durant la saison.

Les vieilles portes de l'écluse No. 11 ont été enlevées et remplacées par des neuves, avec les vannes plus grandes—devenues nécessaires pour approvisionner le canal ; le niveau d'eau est maintenu à 6 pieds et 6 pouces entre les Nos. 10 et 11, mais on ne pourra conserver cette profondeur aux eaux basses tant que le canal n'aura pas été approfondi d'au moins 12 pouces entre l'écluse No. 10 et la rivière, où se trouve l'écluse de garde de Grenville.

Ces canaux ont été suffisamment approvisionnés d'eau durant la saison et la navigation n'a jamais été interrompue que durant de courts intervalles et par des navires trop chargés, qui ont touché sur les talus dans les parties étroites du canal Grenville.

Ces canaux ont été fermés le 30 novembre 1866, et ouverts le 7 mai 1867.

Les frais de réparations et d'améliorations se sont montés, durant l'année, à $24,686 54, divisées comme suit :

Par contrat	$11,589 42
Pae ordre du controleur	13,097 12
Total	$24,686 54

CHEMIN DE CAUGHNAWAGA.

La somme de $653.13 a été dépensée pour ouvrir les fossés latéraux et les fossés de dérivation et empierrer la chaussée qui maintenant est en bon état. Après une nouvelle dépense d'environ $800, somme portée au budget, on pourra entretenir les chemins au moyen d'un péage raisonnable.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN G. SIPPELL,
Ingénieur résidant.

CANAL LACHINE.

ÉTAT du montant des amendes et des dommages perçus par ordre du Contrôleur, pour l'année expirée au 30 juin 1867.

Date.	Nom du vaisseau.	Maître ou propriétaire.	Montant	Remarques.
1866.			$ cts.	
Juil. 2.....	Barque St. Jean Baptiste	.....	15 00	Dommage au pont Brewster.
14.....	Goëlette Emma	.....	5 00	Pour décharger la cargaison contre les règles.
27.....	Propulseur America.....	Norris & Neelan	20 00	Amende pour obstruer l'écluse No. 1.
Août 31.....	Barge Odo	M. & O. F. Cie.	5 00	Violation des réglements.
Sept. 4.....	Radeau de bois de corde.	H. Pigeon	10 00	Abandonné et obstruant la navigation.
5.....	3 fonds de cages.....	Gariepy	15 00	Violation des réglements.
6.....	Goëlette Catherine.....	.....	5 00	Dommage à l'écluse No. 2.
7.....	Propulseur Brune.....	.....	12 00	do l'écluse No. 4.
27.....	2 rad. de bois en grume..	Allan.....	10 00	Amende—pour obstruction du Bassin.
Oct. 10.....	Vapeur Salaberry.....	B.C. & H.N.Cie.	5 00	do violation des réglements.
Nov. 7.....	Barque St. Francis	Portelance	10 00	do do do
20.....	Goëlette Josephine.....	....	5 00	Dommage au pilier de pierre, Pont No. 1.
30.....	Cage de bois de const.....	Tucker	10 00	Amende—violation des réglements.
1867.				
Mai 18.....	Brick Alarm	.....	5 00	Dommage à l'écluse No. 1.
21.....	Goëlette Marie.....	Perrault.....	10 00	do do No. 3.
23.....	Goëlette Son & Heir	Murray.....	10 00	do do No. 4.
Juin 26.....	Propulseur East.....	Chaffey	10 00	do do No. 4.
			162 00	

(Signé,) ALEX. BISSETT,
Contrôleur

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, juillet 1867.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du Contrôleur durant l'année expirée au 30 juin 1867.

Date.	Nom du vaisseau.	Maître ou propriétaire.	Montant	Remarques.
1866.			$ cts.	
.....	C. Y. Richmond.....	Bradley & Cie..	17 00	Dommage à l'écluse No. 10.
Août 7.....	Barge Experiment.....	Larkins.....	3 60	do do No. 8.
11.....	Vapeur Rothsay Castle..	Leach & Cie....	18 00	do do No. 7.
Sept. 2.....	Yacht Wanderer.....	Gen. Lindsay...	8 75	do do No. 10.
5.....	Propulseur East.....	McLennan&Cie	6 00	do do No. 8.
5.....	do City of London.	N.S. Trans. Cie.	40 00	Violation des réglements.
14.....	Barge Ste. Zotique.....	Elie	58 00	Dommage au pont No. 14.
Oct. 13.....	Propulseur Whitby.....	Proctor.....	24 00	do do No. 8.
			175 35	

(Signé,) PIERRE LAURENCEL,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL BEAUHARNOIS,
Juillet 1867.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

ETAT des dommages perçus par ordre du Contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1867.

Date.	Nom du Vaisseau.	Maître ou Propriétaire.	Montant	Remarques.
1866.			$ cts.	
Juil. 8.....	Barge Canadienne	Marchand	0 47	Dommage à un bac.
1867.				
Juin 5.....	Barge Maggie Travis.....	Belleville.....	0 93	do do radeau.
5.....	Vapeur Rover	Francœur	0 93	do do pilier.
			2 33	

(Signé,) LEVI LARUE,
Contrôleur.

ECLUSE DE ST. OURS,
Juillet 1867.

CANAL CHAMBLY.

ETAT des amendes, dommages et droits de quaiage perçus par ordre du Contrôleur, pour l'année expirée au 30 juin, 1867.

Date.	Nom du vaisseau.	Maître ou propriétaire.	Montant	Remarques.
1866.			$ cts.	
Juil. 6.....	Tranchemontagne	Beaulac	2 00	Refus d'avancer sur ordre donné.
12.....	Ban	Smith	8 00	Dommage au pont No. 2.
14.....	Thurso	Allan.....	2 00	do à la porte de l'écluse No. 6.
17.....	C. D. Nichols.....	Richard	1 45	do do No. 6.
17.....	Indian.....	Dickinson	1 00	do do No. 8.
Août 8.....	Steamer Whitehall.....	McNaughton ...	10 00	do do No. 3.
8.....	No. 28.....	do ...	300 00	do portes de l'écluse No. 9.
15.....	Zephir.....	Allard	3 00	do pont No. 5.
23.....	C. Marcil	Dickinson	1 00	do écluse No. 6.
27.....	Providence.....	Cinq-Mars	1 00	do pont No. 7.
Sept. 3.....	Nero	Dickinson.....	2 85	do do No. 5.
3.....	Raft.....	Hagar	4 00	do do No. 5.
6.....	Burlington	H. Lumber Co..	2 00	do do No. 7.
20.....	Augusta	McNaughton ...	2 00	do porte, écluse No. 1.
Oct. 12.....	St. Jules.....	Rock	2 50	do do No. 8.
15.....	J. Baptiste.....	Duval	2 00	do do No. 2.
16.....	do	do	1 50	do do No. 9.
23.....	Raft.....	Hagar	2 00	do pont No. 6.
25.....	St. Louis.	Tranchemontagne.....	15 00	do do No. 4.
25.....	Forth	McNaughton ...	50	do écluse No. 8.
Nov. 1.....	Perle.....	Desjardins	1 00	do do No. 8.
2.....	Billow	Conn	2 00	do do No. 3.
2.....	Kate	Dickinson	2 00	do do No. 9.
3.....	Louisa.....	Couvrette.....	10 00	do do No. 7.
3.....	Forest	do	2 00	do pont No. 1.
6.....	Arabian	Léveillée	2 00	do écluse No. 4.
6.....	Mary	Charland	15 00	do pont No. 7.
7.....	Martha	Dickinson.....	2 00	do écluse No. 6.
7.....	Herriman	do	1 00	do do No. 6.
8.....	Ann	do	8 00	do do No. 5.
8.....	Martha	do	1 00	do do No. 5.
15	Berthier.....	Labrique	8 00	do do No. 1.
16.....	Louisa.....	Couvrette	2 00	do do No. 5.
16.....	Ash	Allan	5 00	Amende—pour violation des règlements.
16.....	Providence	Desmarais	5 00	Dommage à l'écluse No. 6.
20.....	Caroline	Tranchemontagne.....	2 00	do pont No. 7.
25.....	Anna.....	McNaughton ...	1 90	do écluse No. 6.
Déc. 4.....	Elk	Auger	8 00	do do No. 6.
4.....	Bruno	do	3 00	do do No. 3.
4.....	Convoy	do	10 00	do do No. 4.
4.....	Bruno	do	8 00	do do No. 6.
4.....	Victor	do	2 00	do do No. 9.
1867.				
Mai 3.....	St. Joseph	Métivier	1 00	do do No. 5.
			464 70	
	Droits de quaiage pour l'année expirant au 30 juin 1867.....	.....	24 64	
	Total	.....	489 34	

(Signé,) C. PRÉFONTAINE,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL CHAMBLY,
Chambly, Juillet 1867.

ECLUSE ET BARRAGE DE STE. ANNE.

ETAT des amendes et dommages perçus pour l'année expirée le 30 juin, 1867.

Date.	Nom du vaisseau.	Propriétaire.	Montant	REMARQUES.
1867.			$ cts	
Mai 9.....	Barge First	J. B. Auger.....	7 00	Dommage au poteau de garde.
11.....	Vapeur Wood	Allan...	7 00	do do
			14 00	

(Signé,) JOHN BARRETT,
Percepteur.

ECLUSE DE STE. ANNE, Juillet 1867.

ECLUSE ET BARRAGE DE STE. ANNE.

ETAT COMPARATIF du nombre de navires à vapeurs, à voiles et autres embarcations, qui ont passé dans l'écluse de Ste. Anne, durant les années fiscales expirées les 30 juin 1866 et 1867, et le montant des péages perçus.

VAISSEAUX.	1866.			1867.		
	No.	Tonneax.	Montant des péages.	No.	Tonneaux.	Montant des péages.
			$ cts.			$ cts.
Vapeurs Anglais.....	1,220	57,926	$6,037 29	1,410	64,973	7,413 56
Navires à voiles et autres.....	4,282	303,309		5,016	368,135	
Navires Américains.....	228	15,950		250	17,834	
	5,730	377,185	$6,037 29	6,676	450,942	7,413 56
				5,730	377,185	6,037 29
Augmentation en 1867	.....	.....	.....	946	73.757	$1,376 27

(Signé,) JOHN BARRETT,
Percepteur.

ECLUSE DE STE. ANNE, Juillet, 1867.

CANAUX DE GRENVILLE ET DE CARILLON.

ETAT des amendes perçues par ordre du Contrôleur, et des droits sur le bois de chauffage, pour l'année expirée au 30 juin 1867.

Date.	Nom du vaisseau.	Maitre ou propriétaire.	Montant	REMARQUES.
1866.			$ cts.	
Juil. 1.....	Vapeur Alice..	Bobillard	2 00	Obstruant l'entrée, écluse No. 3.
27.....	Barge Bee	J. B. Auger.....	2 00	Insultes à l'éclusier, No. 3.
Août 17.....	Barge L'Etoile	P. Bertrand.....	2 00	S'emparant de force de l'écluse.
1867.				
Juin 14.....	Vapeur Aid	A. Poitras	10 00	Violation des réglements.
	Droits perçus sur le bois de chauffage cordé sur la levée, etc., 4413 cordes, à 2 cts.	.....	16 00 88 26	
	Total.....	.....	104 26	

(Signé,) WM. B. FORBES,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE, 30 Juin 1867.

APPENDICE No. 31.

(No. 890.)

RAPPORT DE D. A. McDONNELL, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS AU CANAL CORNWALL, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

F. BRAUN, Ecr., CORNWALL, le 19 Sept., 1867.
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—En réponse à vos instructions, en date du 17 du courant, j'ai l'honneur de vous transmettre le résumé de mes rapports sur les travaux conférés à ma charge pendant les six mois expirés le 31 décembre 1866, et le 30 juin 1867, respectivement.

Je vous renvoie aussi les Nos, 26 et 27 que vous m'avez transmis dans votre lettre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. D. McDONELL,
Contrôleur.

F. BRAUN, Ecr., CORNWALL, le 30 juin 1867.
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet des travaux se rattachant au canal de Cornwall, depuis le 30 juin 1866 jusqu'au moment actuel.

La navigation a continué sans interruption jusqu'au 13 décembre 1866, époque à laquelle la glace y mit fin.

Les principaux travaux entrepris durant la dite époque, furent l'exhaussement des remblais, des murs en talus, le nettoiement des tunnels, etc., et diverses autres réparations nécessaires.

Dans mon rapport au Département, en date du 18 décembre 1866, j'ai soumis un état indiquant le coût probable de certaines autres réparations, y comprise la construction d'un pont—le tout au montant de $4,100.

Le 6 février 1867, votre lettre, No. 61,455, m'autorisait à dépenser la susdite somme.

La nature et le coût des ouvrages faits en vertu de telle autorisation consistent en ce qui suit, savoir :—

En l'exhaussement des levées sur le côté sud du canal, réparations des murs en talus, nettoiement des contre-fossés, fossés de dérivation et tunnels, réparations des portes des écluses, réparation du bac du canal, construction de douze nouvelles roulettes de poulies, reconstruction du pont mobile tournant, Cornwall, nettoyage des chambres d'écluses, l'enlevement de la glace des quais, le tout s'élevant à la somme totale de $2,401.44.

Cette année, le canal a été ouvert à la navigation le 30 avril.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. A. McDONNELL,
Contrôleur.

APPENDICE No. 32.

(No. 130.)

RAPPORT D'ISAAC N. ROSE, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS AUX CANAUX DE WILLIAMSBURGH, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1867.

F. BRAUN, Ecuyer. MORRISBURGH, 1er juillet 1867.
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Pour me conformer à votre lettre circulaire d'instructions, No. 62,926 en date du 15 juin 1867, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des travaux confiés à ma charge durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

La navigation a continué sans interruption depuis le 1er juillet jusqu'au 11 décembre 1866, époque à laquelle elle fut fermée par suite de l'intempérie de la saison. Elle a été ouverte de nouveau le 30 avril et a duré jusqu'au 30 juin 1867, les vaisseaux durant tout ce temps n'ayant éprouvé aucun délai considérable.

Les travaux de l'année dernière peuvent être classés sous le titre de "réparations ordinaires."

Pour faire le revêtement de pierre de la levée on a employé les hommes et le matériel suivants: un bac, un contre-maître, cinq journaliers, et un cheval pour le hâlage. Ces travaux ce bornèrent aux canaux des Galops, Iroquois et Rapide Plat, et furent poursuivis depuis le 1er juillet jusqu'au 6 décembre, et depuis le 15 mai jusqu'au 30 juin 1867.

Quatre cents perches ont été empierrées et remblayées sur les glacis intérieurs des levées le long du fleuve ; des réparations ont été aussi faites aux glacis extérieurs de ces levées, pour les mettre à l'abri pendant la saison des hautes eaux. Il est de la plus haute importance que ces travaux soient continués.

On a posé une paire de portes neuves à l'écluse No. 25, canal des Iroquois.

Des réparations ont été aussi faites aux portes d'écluse, quais, ponts, bateaux, bacs, poteaux d'amarrage et aux estacades des différents canaux.

Le service des bouées a été fait, et fonctionne bien, depuis le débarcadère de Dickinson jusqu'à Prescott.

Après avoir ainsi décrit les travaux de l'année expirée le 30 juin 1867, je dois ajouter que l'on a fait des préparatifs et qu'on s'est procuré le bois nécessaire pour compléter la construction du brise-lame, en coffrage, situé à l'extérieur de l'entrée inférieure du canal de la Pointe Farran ; mais vu la hauteur peu ordinaire des eaux dans le fleuve St. Laurent à cette saison, j'ai cru qu'il était convenable de remettre ces travaux à l'automne, en autant qu'il ne m'était pas possible de les finir avec avantage, depuis le moment où j'ai reçu votre autorisation à cet effet.

L'estacade du canal de la Pointe-aux-Iroquois est en usage depuis si longtemps qu'elle est devenue presque hors d'état. Il n'y passe guère de vaisseaux sans qu'ils en brisent une partie, ce qui entraîne des dépenses considérables.

Ces estacades étaient destinées originairement à empêcher les vaisseaux de se heurter contre des saillies de roc qui projetaient des bords du canal. Quand le canal fut fait, il débouchait à la partie supérieure, dans la rivière ; il n'y avait pas alors d'écluse de garde ; depuis cette époque, ce canal a été relié au canal des Galops, et je crois que les levées en sont assez sûres pour permettre de retirer l'eau et d'enlever les saillies de roc. Cela fait, je crois qu'il n'y aurait plus besoin d'estacades, ou du moins la largeur en pourrait être considérablement diminuée.

Il est nécessaire de reconstruire les ponts jetés sur l'écluse No. 25, à la Pointe-aux-Iroquois, ainsi que sur l'écluse No. 26, du canal des Galops ; et surtout celui de la Pointe-aux-Iroquois sur lequel il y a beaucoup de trafic occasionné par la situation des moulins qui se trouvent du côté Sud du canal. Quoique ce pont serve encore, il est en très mauvais état, et il est nécessaire de le reconstruire. Celui du canal des Galops est entièrement usé, et l'on s'en n'est pas servi depuis plusieurs années. Le besoin s'en est bien fait sentir à ceux qui demeurent dans les environs.

On a employé le dragueur à vapeur dans le canal des Galops, depuis le 1er juillet jusqu'à la fin de la saison ; on a enlevé 656 charges de bac, du lit du canal qu'on a déposées dans les basse profondes qui l'avoisinent ; il fut ensuite remorqué au canal du Rapide Plat, où il fut mis en hivernement ; dans les mois d'avril et de mai suivants, les réparations nécessaires étant effectuées, on le mit de nouveau dans le canal du Rapide Plat, le 27 d'avril, et jusqu'au 30 juin on a enlevé du lit du canal 192 charges de bacs. Cet ouvrage doit être complété, et qui prendrait probablement de deux à trois mois.

Les bordereaux de paie et les comptes du dragueur à vapeur, depuis le 1er juillet 1866, jusqu'au 30 juin 1867, sont de $2,966.02.

Les bordereaux de paie et les comptes pour le service des bouées et les réparations, depuis le 1er juillet jusqu'au 30 juin 1867, sont de $2,466.71.

Les bordereaux de paie et les comptes des employés, depuis le 1er juillet 1866 jusqu'au 30 juin 1867, sont de $5,370.67.

Vous apercevrez, en déduisant le montant des dépenses pour le service des bouées et des réparations générales, du montant alloué pour les derniers six mois, savoir : $3,500, qu'il reste une balance de $2,166.77 qui servira à payer une partie du coût des ouvrages que j'étais autorisés à faire, savoir : sur le canal de à la Pointe de Farran, à la tête du canal du Rapide Plat, et sur les ponts et écluses No. 25, canal des Iroquois, et No. 26, canal des Galops ; cette balance devrait être réservée pour cette fin, puisque le montant requis pour ces ouvrages forme partie des premiers items de mon évaluation pour les prochains six mois expirant le 31 décembre 1867.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ISAAC N. ROSE,

Contrôleur des Canaux de Williamsburgh.

APPENDICE No. 33.

(No. 249.)

RAPPORT DE S. D. WOODRUFF, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS AU CANAL DE WELLAND, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, le 5 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuyer,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, conformément aux instructions de votre lettre, No. 54,222, de vous soumettre mon rapport annuel des travaux confiés à ma charge durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

La grande quantité de glace dans le lac Erié n'a pas permis d'ouvrir le canal avant le 23 avril. Pendant plusieurs jours après, les vents refoulaient la glace au point de bloquer entièrement quelquefois le havre à Port Colborne, et en conséquence nombre de vaisseaux ont été retardés pendant plusieurs jours.

Le 11 décembre, le canal fut fermé. Les interruptions dans la navigation causées par la destruction des portes des écluses Nos. 14 et 17, et d'une des portes de l'écluse No. 20, sont survenues en trois occasions, et ont causé en tout un délai de six jours. Ces réparations furent bientôt effectuées au moyen des portes de rechange.

J'ai ordonné la confection d'autres portes pour remplacer celles que j'ai ainsi employées, et pour en avoir un nombre suffisant au cas d'accident.

Les frais de ces réparations ont été perçus.

CONSTRUCTION.

Les constructions consistèrent en la confection d'une glissoire à poissons dans le barrage de Dunnville, et la pose des estacades sur le côté Est de la tranchée rocheuse, entre Stone Bridge et Port Colborne ; ces travaux sont achevés.

REPARATIONS.

Les réparations ont été faites pour conserver les constructions du canal, soit en renouvelant les parties usées, soit en remplaçant celles démolies par le choc des vaisseaux. Ce sont les suivantes :—

Le remplacement des portes aux écluses Nos. 1, 13, 14, 17, 20 et 24, et aux ponts de l'écluse No. 24, du chemin Quaker et du chemin de halage à Thorold ; les réparations faites aux portes de l'écluse No. 2, ainsi qu'aux portes des écluses de la montagne et de Dunnville ; les réparations aux ponts des écluses Nos. 1 et 2, à Ste. Catherine, No. 15 à Thorold, à celles de Hurst, Marlatt, Allanburgh, Port Robinson, Quaker, Burger, Welland, Jonction, Humberstone, Broad Creek et Dunnville ; le planchéaiage à neuf d'une partie considérable du chemin de halage flottant, et des réparations faites à d'autres ponts sur les chemins de halage ; réparations faites au pilier occidental du Port Maitland ; exhaussement des remblais et emploi de pierre et de gravois pour les mettre à l'abri de l'action de l'eau ; la confection de trois portes d'écluse pour les écluses Nos. 1 et 4 dans le rang des écluses de la Montagne, ainsi qu'une paire pour l'écluse Allanburgh, et deux pour celle de Colborne.

Le coût de ces diverses réparations, pour l'année fiscale, est de $22,824.08. On a perçu pour les réparations des dommages causés par les vaisseaux la somme de $4,169, qui se trouve comprise dans la susdite somme.

Plusieurs éboulements ont eu lieu dans la tranchée profonde, dont l'un assez sérieux, au point d'obstruer le canal jusqu'à plus de la moitié sur une longueur de 300 pieds.

La profondeur originaire de l'eau était de 20 pieds, mais elle a été réduite à celle de 13 par suite des éboulements, et le canal lui-même a été rétréci à 30 pieds, offrant, cependant,

un passage suffisamment large aux vaisseaux. Comme on appréhendait que l'action de la gelée ne fit écrouler les remblais au point d'obstruer complètement le canal, on prit des arrangements avec M. John Brown pour enlever cette obstruction avec un de ses bateaux dragueurs. Il a déjà ouvert un chenal 60 pieds de large, avec une profondeur de 14 pieds d'eau, et offrant un passage suffisamment large pour deux vaisseaux.

D'après ce qui s'est passé, et vu l'apparence des éboulements et la nature du lit et des matériaux de la tranchée, il est impossible de prendre des moyens efficaces pour les prévenir ; tout ce qui reste à faire, c'est de se mettre en état de les enlever au fur et à mesure que cela arrive. Il faudrait pour cela se pourvoir de deux bateaux dragueurs puissants et deux bacs.

Les dépenses probables qu'entraîneront les travaux à exécuter, pour adopter le niveau du lac Erié comme biez culminant, peuvent s'estimer à $172,000. Les travaux sont répartis comme suit : l'enlèvement du roc en bas de la courbe Ramey, le creusement du canal depuis cette courbe jusqu'à l'écluse Colborne, l'enlèvement des pierres détachées provenant de la tranchée dans le roc, et les réparations aux remblais du vieux canal à la section No. 22. L'enlèvement des pilotis du lit du canal ; le creusage du chenal depuis l'écluse, au port Robinson, jusqu'au canal ; la construction à la Jonction d'un déversoir à décharge, ainsi qu'un canal qui y conduit, pour régulariser l'eau dans le canal d'alimentation. La construction des estacades dans la tranchée rocheuse. La mise de gravois sur les talus du canal dans le but de les garantir contre l'action de l'eau ; réparations des chemins de halage aux ponts flottants, etc., etc., etc. ; la charpente supérieure des piliers à chaque extrémité du canal est en très-mauvais état, et il faudra, sous peu, dépenser une somme considérable pour la renouveler.

On n'a pas encore établi de bureaux pour l'usage des contrôleurs aux ports Robinson, Maitland et Dunnville, auxquelles places les affaires du canal se font dans des bâtisses peu convenables et exposées au feu. Des édifices convenables peuvent être construits, à ces endroits, pour la somme de $5,000.

LOYERS.

Les loyers annuels des pouvoirs d'eau du canal et des différentes autres propriétés qui s'y rattachent, s'élèvent à la somme de.....	$18,759.10
Le montant perçu durant l'année fiscale, est de.....	15,239.79
Le balance due le 1er juillet, est de.....	15,181.79

Une portion considérable des arrérages est échue le 30 juin et sera bientôt perçue. Les édifices sur les autres propriétés sont ou brûlés ou abandonnés, mais une petite portion des loyers pourra se recouvrer.

La cédule No. 1, ci-annexée fournit une liste des divers ténéments.

TERRES VENDUES.

La seule vente de terre qui reste à être reglée est celle faite à la municipalité du comté de Welland, du " Great Cranberry Marsh Lands Tract ", de la contenance de 12,912 acres, situés en les cantons de Humberstone et Wainfleet, à une piastre l'acre, payables en dix ans par versements annuels et égaux, avec intérêt de six pour cent par an, à dater du 2 mai 1853.

La compagnie a déjà payé deux versements avec intérêt s'élevant à la somme $3,209.60 ; reste due la somme de $10,329.60, avec intérêt à compter du 2 mai 1864.

DOMMAGES, ETC., PERÇUS.

La cédule No. 2 fournit la liste des vaisseaux qui ont été mis à l'amende pour dommages causés au canal, et pour infraction des réglements. Le montant perçu est de $4,263.90.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. D. WOODRUFF,

Contrôleur.

CANAL WELLAND.

CEDULE No. 1.—ETAT indiquant le montant des loyers de pouvoirs d'eau et d'autres propriétés situés sur le Canal Welland, les arrérages de loyer et les paiements faits durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, avec la balance due.

Position.	Locataires.	Machines.	Loyer annuel.	Arrérages jusqu'au 30 juin 1867..	Paiements jusqu'au 30 juin 1867.	Balance due au 1er juillet 1867.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port Dalhousie.	R. Laurie et Cie	Moulin à moudre.	187 30	280 95	187 30	93 65
Do ...	R. J. et W. Laurie	Moulin à farine...	240 00	360 00	240 00	120 00
Do ...	R. et J. Laurie	Lot d'un ¼ d'acre.	20 00	30 00	20 00	10 00
Do ...	R. Morrison	Moulin à scie	121 00	181 50	60 50	121 00
Do ...	Alexander Muir	2 lots de bassin....	176 00	264 00	176 00	88 00
Do ...	George A. Clark	2 lots de quai	100 00	160 00	60 00	100 00
Do ...	Donaldson et Andrews	Bassin de radoub.	100 00	200 00	100 00	100 00
Do ...	James Moore	Lot	20 00	40 00	.....	40 00
Ecluse 2	Michael Kearins	do	10 00	15 00	.....	15 00
Do	John L. Ranney	Moulin à farine ..	260 00	520 00	.....	(a) 520 00
Ecluses 3 à 11...	Compagnie de pouvoir d'eau de Ste. Catherine.	Eau de surplus	500 00	750 00	500 00	250 00
Ste. Catherine..	Calvin Phelps	Moulin à farine...	150 00	225 00	150 00	75 00
Ecluse 4	Calvin Phelps	Lot de quai	40 00	60 00	40 00	20 00
Do 5	R. Collier	Moulin à scie	167 66	251 49	83 83	167 66
Do 10	Thomas Jones	Moulin à moudre.	140 00	280 00	140 00	(a) 140 00
Do 11 à 22...	Cie. de prêt du Can. Well'd	Eau de surplus	480 00	720 00	480 00	240 00
Do 12, 13, 14..	Gordon et McKay	Manufa. de cotton	240 00	360 00	.....	360 00
Do 16..	John Brown	Moulin à ciment..	160 00	240 00	80 00	160 00
Do 20	Wm. B. Hendershot	Moulin à scie	181 00	362 00	181 00	181 00
Do 21	Wm. Beatty	do	216 00	324 00	216 00	108 00
Do 22	Wm. Beatty	Tannerie	63 60	95 40	63 60	31 80
Do 23	Wm. H. Ward	Atelier à machines	50 00	75 00	75 00	.....
Do 23	Wm. H. Ward	Moulin à scie	146 00	219 00	73 00	146 00
Do 23	John Brown	Quai	40 00	60 00	20 00	40 00
Do 24	Jacob Keefer	Moulin à farine...	222 00	333 00	222 00	111 00
Do 24	Brown et Ross	do	130 00	195 00	65 00	130 00
Do 24	Park et Cowan	do	160 00	1,040 00	.....	(a) 1,040 00
Do 25	John Brown	Moulin à ciment...	80 00	120 00	40 00	80 00
Do 25	Alex. Christie	Moulin à farine...	160 00	1,048 37	.....	(b) 1,048 37
Thorold	Chitty et Woodward	Manufa. de cotton	100 00	remis et	eau non	employée.
Allanburgh ...	Wright et Duncan	Moulin à farine...	270 67	1,082 70	.....	(b) 1,082 70
Do ...	Wm. H. Merritt, fils	Moulin à scie	87 10	261 30	.....	(b) 261 30
Do ...	J. et H. Bowman	Manufac. à seeaux	66 00	231 00	.....	(b) 231 00
Do ...	Tucker et Rannie	Moulin à farine...	300 00	575 00	425 00	150 00
Do ...	Wm. Pennock	Manuf. à bardeaux	66 00	132 00	.....	(b) 132 00
Do ...	P. S. Mussen	Lot d'un ¼ d'acre..	20 00	20 00	20 00	.....
Port Robinson..	J. et J. Abbey	Bassin de radoub.	150 00	225 00	75 00	150 00
Do ...	Abbey et McFarland	do	79 20	742 00	.....	(b) 742 00
Do ...	Donaldson et McFarland..	Moulin à moudre.	86 00	129 00	.....	129 00
Do ...	R. Baird et Cie	do	206 00	568 00	465 00	103 00
Do ...	John Donaldson	Lot de quai	8 00	12 00	4 00	8 00
Marshville	Killens et Dockstader	Moulin à scie	156 00	234 00	78 00	156 00
Do ...	Dunlop et Seeley	Moulin à moudre.	216 00	324 00	216 00	108 00
Do ...	Dunlop et Seeley	Moulin à scie	214 00	1,177 00	.....	(b) 1,177 00
Do ...	E. Seeley	Ancien aqueduc...	20 00	60 00	40 00	20 00
Do ...	M. Cook	Moulin à moudre.	192 00	288 00	192 00	96 00
Do ...	E. Mead	Lot de quai	25 00	128 65	.....	(b) 128 65
Do ...	A. Sherwood	do	25 00	138 80	.....	(b) 138 80
Jonction	John A. Hellmes	do	25 00	112 00	.....	(b) 112 00

CANAL WELLAND.—(*Suite.*)

CEDULE No. 1.—ETAT indiquant le montant des loyers de pouvoirs d'eau et d'autres propriétés situés sur le Canal Welland, les arrérages de loyer et les paiements faits durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, avec la balance due.

Position.	Locataires.	Machines.	Loyer annuel.	Arrérages jusqu'au 30 juin 1867.	Paiements jusqu'au 30 juin 1867.	Balance due au 1er juillet 1867.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Marshville.....	John Graybiel	Moulin à moudre et à scie.....	160 00	240 00	160 00	80 00
Broad Creek...	L. McCallum.....	Moulin à scie.....	143 00	214 50	.....	214 50
Port Maitland..	Imlack et Hickes.....	Moulin à moudre.	138 00	828 00	.....	(*a*) 828 00
Dannville.....	Jacob Turner	do	180 00	270 00	.....	270 00
Do	Samuel Darling	do	86 67	130 00	.....	130 00
Do	L. J. Weatherly	Moulin à carder...	53 34	53 34	.....	53 34
Do	H. Mittlebarger.....	Moulin à scie... .	77 34	354 68	....	(*b*) 354 68
Do	Chisholm et Muir.....	do	138 67	208 02	69 34	138 68
Do	A. S. St. John.....	Moulin à moudre.	120 00	960 00	.....	(*a*) 960 00
Do	Brown et Merritt.....	Moulin à plâtre...	113 00	169 50	.....	169 50
Haldimand.....	Oldfield et Noxen.....	Moulin à scie.....	237 34	1,081 53	.....	(*a*)1,081 53
Do	J. Clark et Brother.....	do	66 67	100 02	....	100 02
Do	J. C. et R. H. Kirkpatrick..	Moulin à moudre.	153 34	230 01	.....	230 01
Do	Beatty et Baird	do	149 20	223 80	149 20	74 60
Port Colborne ..	A. K. Schofield	Lot de quai.....	25 00	37 50	12 50	25 00
Do ...	John Gordon..	Clos.....	25 00	50 00	50 00	.....
Dunnville.....	C. J. Brydges.....	Tuyaux à l'eau.....	20 00	20 00	10 00	10 00
			8,759 10	20,421 06	5,239 27	15,181 79

Les arrérages sont principalement sur les propriétés dont les édifices ont été détruits par des incendies ou que les locataires ont abandonnées ; dans ces cas, l'alimentation d'eau a été supprimée.

Les arrérages indiqués par les lettres (*a*) et (*b*) se montent à $9,978 03, et sont comme suit :—

Sur les propriétés endommagées par les incendies(*a*)..... $4,569 53
Sur les propriétés abandonnées (*b*),..... $5,408 50 $9,978 03

La plus grande partie du reste de la balance était payable au 30 juin, et sera perçue prochainement.

S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 5 Juillet 1867.

CANAL WELLAND.—*Fin.*

CEDULE No. 2.—Indiquant les montants perçus sur les navires, etc., pour dommages aux constructions et infractions aux règlements du Canal, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1867.

ANNEE.	NOMS DES NAVIRES.	MONTANT.	OBSERVATIONS.
1866.		$ cts.	
Juil. 3.....	Bac Sacramento.....	5 00	Infraction des règlements du canal
" 3.....	Propulseur Indian.....	10 00	Dommages à l'écluse Colborne.
" 4.....	Goëlette Saranac	8 00	do au pont de Berger.
" 4.....	" Mary Mutan.....	10 00	Infraction des réglements du canal.
" 19.....	" Rapid	6 00	Dommages à la porte de l'écluse No. 15.
" 19.....	Barque Southampton.....	10 00	Infraction des règlements du canal.
" 24.....	Goëlette Anglo-Saxon.....	5 00	Dommages au pont du Port Robinson.
Sept. 3.....	" Jessie	34 00	do à l'écluse No. 7.
" 5.....	" John Rae.....	25 00	do à l'écluse No. 11.
" 6.....	Radeau Cameron.....	13 00	Fermé, péages perçus.
" 6.....	" Caufield.	4 00	do do
" 19.....	Barque Jacques De Maley.....	10 00	Dommages à l'écluse No. 22.
" 22.....	Bac Hattie.....	10 00	Infraction des règlements du canal.
Oct. 9.....	Barque Etowah.....	1,000 00	Portes, etc., de l'écluse No. 14.
" 18.....	Goëlette Princess Alexandria...	10 00	Dommages à l'écluse No. 17.
" 29..... ..	" Tubal Cain.....	50 00	do à l'écluse Colborne.
" 29.....	" Walrus	23 00	do à l'écluse No. 24.
Nov. 8.....	" Chieftain.....	60 00	do au pont Dalhousie.
" 9.....	Barque Twilight.	100 00	do au pont Thorold.
" 22.....	Propulseur North..... .	50 00	do au pont et à l'écluse No. 4.
" 22.....	Goëlette Kearsage.....	42 90	Fermé, péages perçus.
1867.			
Fév. 19.....	Remorqueur Gordon.....	293 00	Dommages au pont Welland.
Mai 1.....	Goëlette Muskingham.....	14 00	do do Stone.
" 17.....	" Eureka.....	10 00	do à l'écluse No. 1.
" 17.....	" J. Cochrane	20 00	do au pont du Port Robinson.
" 21.....	" Clyde	2 00	do do Marlett.
" 25.....	Propulseur Bruno.....	306 00	Porte à l'écluse No. 20.
Juin 22..	" East	2,133 00	Portes, etc., à l'écluse No. 17.
		$4,263 90	

S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catharine, 5 Juillet, 1867.

APPENDICE No. 34.

(No. 247.)

RAPPORT DE S. D. WOODRUFF, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS AU CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON, PENDANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, le 5 juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuyer,
Sécrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'année fiscale expirée le 30 ultimo, au sujet du canal de la Baie de Burlington, comme vous l'avez mandé par votre lettre, No. 54,222, en date du même jour.

Les caissons formant les levées de ce canal sont généralement en bon état, et n'ont nécessité aucune réparation durant l'année dernière.

Certaines réparations, cependant, ont été nécessaires par suite du choc d'un navire, mais le montant prélevé sur le vaisseau suffira pour en payer les frais. Lorsque les eaux seront basses, les quais du bateau-passeur auront besoin de quelques réparations.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

APPENDICE No. 35.

(No. 238.)

RAPPORT DE J. D. SLATER, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS AU CANAL RIDEAU, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

OUTAOUAIS, 10 juillet 1867.

No. 237. MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport indiquant l'état actuel des ouvrages (*Appendice No.* 7, *voir page* 60.)

No. 238. 2o. Un état des travaux et réparations faits durant l'année expirée le 30 juin 1867.

No. 239. 3o. L'Evaluation des frais des réparations pour le semestre expirant le 31 décembre 1867, (non publiée.)

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

JAMES D. SLATER,
Contrôleur, Canal Rideau.

F. BRAUN, Ecuyer,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

CANAL RIDEAU.

Etat des travaux et réparations faits durant l'année expirée le 30 juin 1867 :—

Les principaux travaux et réparations effectués durant l'année qui vient de s'écouler, ont été le renouvellement de sept paires de portes d'écluses, trois ponts, des réparations très considérables aux moulins de Kingston, et nombre d'autres réparations aux différentes stations, savoir :—

OUTAOUAIS, LES HUIT PREMIÈRES ÉCLUSES.

Différentes réparations aux ferrures et agrès ainsi qu'aux seuils et maçonnerie ; une estacade au marais de Dow, longue de 1,200 pieds, un pont mobile tournant, neuf, à la tranchée Mutchmor, et des levées aux abords ; le redressement et élargissement de la tranchée à Outaouais ; l'empierrement du pont des Sapeurs.

HARTWELL.

Des réparations peu considérables aux ferrures.

HOGSBACK.

Différentes réparations aux ferrures et à l'estacade ; une digue neuve pour remplacer l'ancienne, de 116 pieds de long et 8 de haut ; améliorations aux poutrelles de la tête du barrage ; chaînes fixées à trois rangées de poutrelles au fond.

RAPIDES NOIRS.

Une paire de portes d'écluses, complète ; diverses réparations peu importantes.

L'ILE LONGUE.

Diverses petites réparations ; 150 verges de pierre pour fortifier les barrages et les levées ; achat de planches pour réparer les pertuis du barrage supérieur ; un pont mobile tournant, neuf, au débarcadère de Beckett.

RAPIDE DE BURRITT.

Diverses petites réparations aux ferrures. Renouvellement de la charpente du cabestan.

NICHOLSON.

Diverses petites réparations ; revêtement des portes inférieures de l'écluse supérieure et passerelle neuve ; nouveau balancier à la porte inférieure de l'écluse inférieure ; revêtement de cette dernière ; nouveau poteau busqué et réparations au poteau tourillon, etc., renouvellement de la charpente du cabestan et pose de diverses poulies.

CARRIÈRE DE CLOWE.

Cinquante verges de gros gravier pour réparer les levées ; petites réparations aux machines.

MERRICKVILLE.

Diverses petites réparations sous l'eau ; deux paires de portes neuves avec agrès réparées et modifiées ; on a enlevé la vieille ventellerie du côté Ouest du barrage et on l'a remplacée par une neuve, avec poutrelles, chaînes et cabestans, également neufs ; sept poutrelles neuves pour l'écluse supérieure ; entrée et platforme neuves au block-house ; poteau busqué neuf ; revêtement des portes du bassin et renouvellement de la charpente du cabestan.

KILMARNOCK.

Nouveau balancier à la porte inférieure ; réparations aux poulies et machines, etc., poulies neuves etc.

EDMOND.

Petites réparations aux cadres des vannes, etc.

OLD SLYS.

Balanciers neufs aux portes inférieures ; courbe tourillon à la porte inférieure ; on a renforcé les deux portes ; réparations aux cadres des vannes des deux portes ; on a levé les portes du centre pour poser de nouvelles roulettes et de nouveaux cadres, on a aussi relevé les chaperons en-aval des poteaux tourillons ; réparations diverses aux ferrures et machines ; trois poutrelles neuves.

CHUTES DE SMITH—ÉCLUSES ACCOLÉES.

Renouvelé les balanciers des portes inférieures ; modifié et réparé les agrès des portes inférieures ; réparé les cadres des vannes ; fait divers travaux sous l'eau ; gravier acheté pour réparer les murs d'écluse, etc.

CHUTES DE SMITH,—ÉCLUSES DÉTACHÉES.

Petites réparations aux cadres des vannes, etc.

POONAMALIE.

Renouvelé les balanciers des portes inférieures ; posé trois poutrelles neuves ; réparations diverses.

DÉTROIT—(NARROWS.)

Pont tournant et abords neufs ; pilier de 40 × 16 pieds pour protéger et soutenir le pont tournant ; courbes tourillons à la porte supérieure et diverses petites réparations.

NEWBORO.

Deux paires de portes neuves complétées ; modifié et réparé les agrès des portes neuves, posé à neuf les poulies, etc.

CHAFFEY.

Une paire de portes neuves ; diverses réparations aux vannes et constructions en général, réparations aux passerelles des portes supérieures.

DAVIS.

Garde-fou neuf à la porte supérieure ; diverses réparations aux agrès ; revêtement des portes.

CHUTES A JONES.

Nouveau poteau tourillon et quatre bras aux garde-fou des portes centrales ; diverses petites réparations, le planchéiage du tablier.

MOULINS DE BREWER—EN HAUT.

Deux balanciers neuf aux portes supérieures ; un balancier neuf aux portes inférieures ; boulons neufs et diverses réparations aux vannes, réparations diverses au pont tournant.

MOULINS DE BREWER, EN BAS.

Réparations diverses aux agrès ; 40 verges de gros gravier pour les barrages.

MOULINS DE KINGSTON.

Renouvelé les portes inférieures ; agrandi le batardeau au pied de l'écluse ; asséché l'écluse, posé de nouveau le busc après l'avoir réparé ; enlevé le barrage ; réparations générales à tous les ouvrages sous l'eau ; une paire de portes centrales bordées à neuf et renforcées ; 213 verges de gravier pour réparer et revêtir les levées ; pont tournant réparé, segments neufs, etc., segments des portes renouvelés et boulonnés ; mur d'écluse repris en sous-œuvre et rejointoyé ; réparations an mur en pierres sèches du bassin ; entures au poteau busqué des grandes portes et réparations au busc, etc., réparations etplanchéiage du tablier, etc.

J'ai l'honneur, d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES D. SLATER,
Contrôleur.

OUTAOUAIS, 1er Juillet 1867.

APPENDICE No. 36.

(No. 244.)

RAPPORT DE S. D. WOODRUFF, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX AU HAVRE DE PORT DOVER.

BUREAU DU CANAL DE WELLAND,
5 juillet, 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'année fiscale expirée le 30 ultimo, conformément à votre lettre, No. 54,222, au sujet des travaux se rattachant au havre de Port Dover, Longue Pointe sur le lac Erié.

Les réparations autorisées sur la partie de la jetée Ouest qui est située le long de la rivière, ont été faites à peu près pour la somme affectée à cette fin, c'est-à-dire $1,600, car elles ont coûté $1,562.05. La balance de $37.95 est à supprimer.

La partie de cette jetée qui est située le long de la rivière, et à laquelle il a été fait des réparations, se compose de deux rangées de pilotis enfoncés dans le sol, et dont la partie supérieure est détériorée au point que les vagues peuvent produire des atterrissements dans le havre. Pour y remédier, l'on suggère une superstructure en bois, dont partie aurait un revêtement,—travaux dont le prix de revient serait de $1,400. Si l'honorable commissaire reconnaît la nécessité de cette dépense, veuillez m'autoriser à faire exécuter ces travaux.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

APPENDICE No. 37.

(No. 1,107)

RAPPORT DE D. C. SMITH, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS EXECUTES SUR LES PHARES AU-DESSUS DE MONTREAL, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN, 1867.

F. BRAUN, Ecuier, ODESSA, 2 octobre 1867.
Secrétaire, Dépt. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable Ministre des Travaux Publics, mon rapport annuel, qui renferme une description des travaux et réparations exécutés aux différents phares et stations sous mon contrôle, depuis le 1er juillet 1866 jusqu'au 30 juin 1867.

Les travaux et réparations qui suivent ont été exécutés depuis Lachine, en montant, aux différents phares, habitations, balises, bouées etc., du 1er juillet 1866 au 30 juin 1867 :

QUATRE PHARES FLOTTANTS, LAC ST. LOUIS.

Mise en hivernage, radoub, peinturage et placement de ces navires dans leurs mouillages.

GROSSE-POINTE.

Réparation du tablier de la jetée, de la lanterne du principal phare, peinturage de quatre phares et réparation à leurs planchers.

POINTE MC'KIE.

Peinturage du phare et de la maison du gardien et légères réparations à la maison.

BALISE—LAC ST. FRANÇOIS.

Replacée, mise à plomb et maintenue à l'aide de pièces de bois et de pierres.

ILE CHERRY.

Réparations faites à la maison du gardien, au phare flottant, Lac St. François. Lever ses ancres et le replacer dans son mouillage sur la barre Lancaster; le mener à son lieu d'hivernage, le réparer et le peinturer une fois remis dans son mouillage.

JETÉE DE LANCASTER.

Elle a été revêtue en planches et surchargée de trois toises de pierre; aux portes et fenêtres du phare, on a mis des barres de fer.

ILE DU GRENADIER.

Girouette réparée et planchers de l'habitation peinturés.

ILE LINDOE.

Magasin construit. Murs intérieurs de l'habitation réparés et cave égouttée, plateforme de fondation de la maison élevée et mise de niveau à l'aide de pierres.

BATTURE JACK STRAW.

Magasin construit.

ILE BRULÉE.

Magasin construit.

ILE WOLFE.

Nouvelle couverture posée à l'habitation. Phare et habitation peinturés.

PHARE DE L'ILE AU SERPENT.

Vieille jetée brisée par les glaces, enlevée et remplacée par une nouvelle de 20 ieds plus longue.

POINTE DES NEUF MILLES.

Peinturage et blanchissage du phare et habitation réparée.

ILE AUX CANARDS.

Gouttières posées, habitation réparée et hangar peinturé.

POINTE PLAISANTE.—BAIE DE QUINTÉ.

Posage d'une nouvelle lanterne de fer, etc. Terrain du phare clôturé.

POINTE-À-PITRE—LONGUE POINTE.

Plate-forme du phare couverte en plomb ; aussi, réparations et peinturage.

SCOTCH BONNET.

Nouveau cadre de porte. Porte et lanterne réparées.

PHARES DE LA PRESQU'ILE.

Confection d'ancres et de chaînes pour l'ancrage d'une petite embarcation.

HAVRE D'OAKVILLE.

Phare réparé, installé et peinturé. Appareils confectionnés, et phare éclairé depuis le 1er octobre 1866.

PORT DALHOUSIE.

Nouvelle clôture faite au terrain et confection et pose de trois barrières.

PORT COLBORNE.

Plate-formes supérieures des phares couvertes en plomb. Toîture de l'habitation renouvelée, ainsi que ses planchers, etc. Fenêtres réparées et latrines construites.

BOIS BLANC.

Achèvement du brise-lame. Egouttage de la cave de l'habitation et posage d'un plancher de chêne de 2 pouces.

RIVIÈRE THAMES.

Posage d'un nouveau couvert en zinc sur la lanterne du phare, et légères réparations.

ILE NOTTAWASAGA.

Légères réparations.

ILE CHRISTIAN.

Légères réparations.

FANAL DU PILIER DE LA POINTE CLAIRE.

Garde-corps et pilier réparés.

GREEN SHOAL.

Tablier de la jetée réparé.

BOUÉES.

Confection et posage de trois nouvelles bouées : l'une à Fiddler's Elbow ; l'autre en bas du phare de l'île du Grenadier, fleuve St. Laurent, et la troisième au phare de l'île au Serpent, lac Ontario.

Posage, déplacement et surveillance de huit bouées au phare de Bois Blanc, à l'embouchure de la rivière Détroit.

Aide dans le choix et la distribution d'approvisionnements.

Tous ces travaux ont été exécutés d'une manière irréprochable.

Le tout respectueusement soumis.

Je me souscris, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. C. SMITH,

Contrôleur des Phares, en haut de Montréal.

APPENDICE No. 38.

(No. 167.)

RAPPORT DE D. BOULANGER, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS EXECUTES SUR LA RIVIERE SAGUENAY. DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

GLISSOIRE DE LA PETITE DÉCHARGE,
SAGUENAY, 30 juin 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics.
Outaouais.

MONSIEUR,—Pour l'information de l'honorable Commissaire, j'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel montrant l'état des ouvrages du Saguenay et les réparations qui ont été exécutées, sous ma surveillance, pour le compte de votre Département, pendant l'année expirée le 30 juin 1867, savoir :

Depuis le 1er juillet 1866 jusqu'au 30 avril 1867, les réparations qui ont été exécutées aux piliers du lac St. Jean et à l'estacade, ont coûté $637, dont $558.20 ont été dépensées avec l'autorisation du Département donnée dans une lettre en date du 19 juillet 1866, No. 59,056, autorisant une dépense de $565, ce qui laissait au crédit des ouvrages du Saguenay une balance de $6·80. L'excédant de $78.80 a été dépensé sur l'estacade, sans autorisation préalable, vu l'urgente nécessité de faire des réparations. Cette somme a été payée en entier par votre département.

Dans mon rapport du 7 du courant, j'ai eu l'honneur d'attirer votre attention sur l'accident causé par la grande crue des eaux. 130 pieds de la glissoire ont été complètement emportés par les billots qui avaient passé par-dessus le pilier de dérivation; 100 pieds en plus ont été endommagés. Depuis que je suis employé comme contrôleur, je n'ai jamais vu les eaux aussi hautes ; elles se sont élévées à 4 pieds au-dessus de la crue des années précédentes.

Le temps pressait et de toute nécessité il fallait faire quelques réparations temporaires pour éviter la perte du bois. En conséquence, j'ai fait commencer ces réparations sous la responsabilité de William Price, écuier, en cas que le département objecterait à leur achèvement.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rôle de paie au sujet des travaux et améliorations que j'ai dû faire faire par suite de l'inondation. Dans ce rôle est entré le montant de mon salaire, celui de mon assistant et ce que j'ai payé à la personne chargée de porter ce rapport au Bureau de Poste.

La glissoire sera prête à recevoir les billots le 1er juillet prochain. Il y a encore quelques réparations à compléter, dont je vous ferai connaître le coût dans mon rapport pour les six mois prochains.

J'ai aussi l'honneur de vous transmettre un état du bois qui est passé par la glissoire dans le cours de juillet de l'année dernière, savoir :

Billots de pin blanc	31,825
do do	2,300
Courbes d'épinette rouge	65

Dans mon rapport pour les derniers six mois, j'ai fait mention des réparations qu'il était devenu nécessaire de faire faire aux piliers du lac St. Jean, et je vous ferai connaître le coût de ces travaux dans mon rapport pour les six mois qui expireront le 31 décembre prochain.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAMASE BOULANGER,

Contrôleur de la Glisssoire du Saguenay.

APPENDICE No. 39.

(No. 938.)

RAPPORT PAR H. R. SYMMES, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS EXECUTES SUR LA RIVIERE ST MAURICE ET SES TRIBUTAIRES, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BUREAU DU CONTRÔLEUR, TRAVAUX DU ST. MAURICE,
Trois-Rivières, 25 sept., 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics,
Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du Département, mon rapport annuel relatif aux travaux exécutés sous mon contrôle et à la condition dans laquelle se trouvent les travaux du St. Maurice, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

CONSTRUCTION.

L'année dernière, le Département a permis la dépense de $2,751.09 pour la construction de piliers d'amarrage, barrages latéraux et d'un pilier d'ancrage:

A Shaouanegane—1o. Deux piliers d'amarrage, de 30×32 pieds et de 28 de hauteur.

A la Tuque—2o. Deux barrages latéraux à l'embouchure de la Crique Quinn. 3o. Un pilier d'ancrage de 15×15 pieds et de 8 pieds d'élévation ,au-dessus des chutes.

L'exécution de ces travaux a coûté $2,371.73 ; laissant une balance de $379.36 sur la somme affectée.

RÉPARATIONS.

Pendant l'année, deux crédits ont été affectés comme suit aux réparations :—

19 juillet 1866—Lettre du Département,	No. 59,052.....	$4,800
1er mars 1867— " "	No. 61,748.....	1,000
		$5,800

Les réparations faites peuvent être brièvement décrites comme suit :—

Estacades à l'embouchure,—1o. Renouvellement de 1,168 pieds courants d'estacade de 5 pieds de large et de 14 pouces d'épaisseur, pour lequel il a fallu 7,509 pieds cubes de bois de pin blanc et 3,650 lbs. de fer.

2o. Renouvellement d'une partie d'estacade, 144 pieds de long, 6 de large, et 14 d'épaisseur, pour lequel il a fallu 1,109 pieds cubes de pin blanc et 504 lbs. de boulons à écrous.

3o. 36 morceaux de chêne pour les extrémités de chaque pièce d'estacade, 2,880 lbs. de chevilles barbelées et crampes.

4o. Trois grands poteaux dans les piliers.

5o. Pôteau d'épinette rouge pour l'entrée de l'estacade.

6o. Réparation de 5 piliers, pour laquelle il a fallu 1,654 pieds de bois carré, 2,343 lbs. de fer, six nouveaux poteaux, 129 verges cubes de pierre et 150 madriers de pin de 3 pouces.

Shaouanegane—7o. Renforcement de 380 pieds d'estacade.

8o. Renouvellement de 200 pieds courants d'estacade, pour lequel il a fallu 936 pieds cubes de pin et d'épinette rouge, 510 lbs. de fer et six blocs pour les extrémités des pièces.

9o. Exhaussement d'un pilier, pour lequel il a fallu 1,949 pieds cubes de bois carré 878 lbs. de fer, et 193¼ verges de remplissage en pierre.

10o. Trois piliers rehaussés de 3 pieds, pour ce, 1,308 pieds cubes de bois carré (pin), 687 lbs. de fer, 71½ verges de remplissage en pierre, et 4 poteaux d'amarrage.

11o. Quatre poteaux d'amarrage en épinette rouge pour les portes d'estacade.

12o. Réparation des trois piliers au pied de la chute, pour laquelle il a fallu 525 pieds cubes de bois carré, 650 lbs. de fer et 8 verges cubes de remplissage en pierre.

Chutes-des-Grès—13o. Solidification de 500 pieds d'estacade, $300.

Grand-Mère—14o. 163 traverses d'estacade et carvelles barbelées.

15o. 500 pieds courants d'estacade à une seul pièce, 14×18 pouces.

La Tuque—16o. Diverses réparations aux estacades et passages, $434.31.

Remous Plamondon—17o. Exhaussement de 2 piliers au-dessus des hautes eaux, pour lequel il a fallu 4,509 pieds cubes de bois carré, 864 lbs. de fer et 180 verges de remplissage en pierre.

Les réparations ci-dessus, estimées à $5,800, ont été faites pour $5,560.38, ce qui laisse une balance de $239.62 sur la somme affectée.

Un des piliers du Remous Plamondon a été partiellement renversé par les glaces le printemps dernier. Je ne crois pas qu'il serait à propos de le réparer avant que le Département en ait fait ériger deux autres, selon que le recommande mon dernier rapport.

PERSONNEL ET FRAIS DE SERVICE.

Pour l'année fiscale, ces dépenses se sont élevées à $9,074.73. L'augmentation des gages et de l'exploitation des bois, a fait grossir les dépenses d'année en année, malgré toute l'économie que l'on a pu apporter.

Pour l'année 1866-67, les frais de service sur le St. Maurice se décomposent comme suit :—

Construction	$ 2,371 73
Réparations	5,560 38
Personnel et frais de service	9,074 73
	$17,006 84

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Pendant la dernière saison, les travaux n'ont pas souffert de dommages réels, et généralement leur service a été on ne peut plus efficace. Les eaux étant restées hautes tout le printemps, et comme elles ont encore beaucoup monté plus tard, il s'ensuit que la descente des bois a été à la fois dispendieuse pour les fabricants et le gouvernement.

Je me permettrai d'attirer encore une fois l'attention de l'honorable Commissaire sur le fait que le sable s'est accumulé autour des piliers des principales estacades à l'embouchure de la rivière, au point que, lorsque les eaux sont un peu basses, il est presque impossible de sortir le bois. Selon moi, il n'y a que deux moyens de faire disparaître cet obstacle. Le premier serait de faire enlever le sable par un dragueur pendant les hautes eaux, et l'autre de construire de nouvelles estacades sur un point plus élevé de la rivière, et c'est, je pense, ce dernier moyen qui serait le plus avantageux pour le commerce.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. R. SYMMES.

Contrôleur.

APPENDICE No. 40.

(No. 78.)

RAPPORT D'HORACE MERRILL, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS EXECUTES SUR L'OUTAOUAIS ET SES TRIBUTAIRES, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BUREAU DU CONTRÔLEUR,
Outaouais, 1er juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,— Conformément aux instructions du Département, qui m'ont été transmises par votre lettre No. 62,920, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'année comprise entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867.

Depuis le 1er juillet jusqu'à la fin de la saison de flottaison, en 1866, les bois d'équarrisage et billots n'ont cessé de descendre la rivière Outaouais, et les travaux publics n'ont subi d'autres avaries que l'usure et détérioration incidentes au passage de grandes quantités de bois.

Ayant reçu l'autorisation nécessaire de faire les réparations nécessaires aux différentes stations de l'Outaouais et de ses tributaires, durant l'hiver de 1866-67, afin de les préparer pour la saison actuelle de flottaison, je dois faire rapport que les glissoires, barrages, estacades et piliers des stations des Joachims, du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort, des Chats et de la Chaudière, sur la rivière principale, ont été réparés aux endroits défectueux. Les barrages de la rivière du Moine, ainsi que l'estacade de son embouchure, ont été fortifiés et mis en état de service. Sur la rivière Pétéwawa, ainsi que sur les deux bras, les travaux ont été soigneusement examinés. Sur le bras Sud, une suite de glissoires à billots détachés et de barrages ont été mis en bon état pour la descente des bois du printemps. Au lac des Cèdres, sur le bras Nord de la rivière, l'inondation du printemps s'était frayée un chemin à l'extrémité de terre ferme de l'un des barrages dernièrement construits, mais l'on s'est occupé, le plus tôt possible, à arrêter cette voie d'eau, et l'on y a parfaitement réussi. Aux rapides du Demi-Mille, un barrage fut réparé, et l'on fit aux glissoires à billots détachés et aux barrages des 1ère, 2e et 3e chutes de la rivière principale, les changements et améliorations que l'on jugea nécessaires. Sur la rivière Madawaska, la longue glissoire des Grandes Chutes fut examinée, et une partie du radier en fut renouvelée ; on y prolongea aussi les estacades, en les améliorant d'autre manière. A Burnstown, où l'estacade avait été brisée, l'on posa de nouvelles pièces pour la réparer. Les barrages des rapides Plats ayant perdu leur bordage en certains endroits, enlevé par les bois de dérive et la glace au printemps de 1866, il fut pris des mesures pour le remplacer. A la station d'Arnpior, la tête de la glissoire et quelques unes des estacades étaient très délabrées, et il fallut les fortifier et les réparer pour les affaires de cette année.

Outre les réparations ordinaires faites à la glissoire de la station d'Outaouais ou de la Chaudière Sud, l'on a renouvelé la charpente du grand pont de bois qui traverse la glissoire et conduit du côté haut-canadien de la rivière au pont suspendu d'Union et au Bas-Canada, sur une longueur de 386 pieds. Les poutres en étaient pourries, et la circulation y serait bientôt devenue dangereuse. Ce pont était beaucoup trop étroit pour la circulation qui a lieu sur cette voie importante, car il n'avait que 18 pieds de largeur, et en le renouvelant on y a ajouté un parapet extérieur de 6 pieds. Cette amélioration, ainsi qu'un léger élargissement du tablier du pont destiné au passage des voitures, aura l'effet d'en rendre la traversée moins incommode et moins dangereuse, mais il est encore loin d'être aussi large qu'il devrait être. Le pont de Pooley, situé dans les limites de la ville, a été replanchéié.

A la station de la Gatineau, l'on a posé de nouveaux piquets à une partie de l'estacade, et les parties supérieures de la charpente de certains piliers ont été renouvelées et fortifiées.

L'ouverture de la navigation ayant eu lieu beaucoup plus tard que de coutume, ce printemps, les bois d'équarrissage et billots des tributaires les plus éloignés de l'Outaouais ne sont arrivés aux travaux du gouvernement, sur tous les cours d'eau, que lorsque la saison était déjà assez avancée. Bien que les crues du printemps, et ce que l'on appelle ici les " eaux du Nord " aient maintenu l'Outaouais à une hauteur uniforme d'inondation pendant quelques semaines, les travaux placés sous mon contrôle n'ont presque pas été endommagés, excepté à trois endroits, savoir :—A la tête du rapide des Chats, à la tête du rapide des Chenaux, et à la station de la Gatineau. Au premier endroit, la glace, en quittant le lac des Chats, enleva le dessus de deux piliers d'amarrage. Aux Chenaux, un train de bois enleva, le 11 ultimo, une partie de l'estacade conductrice, mais elle pourra être remplacée aussitôt que la hauteur de l'eau le permettra. A la Gatineau, le pont neuf construit en 1865 sur le nouveau canal qui va de la rivière à l'étang, a été emporté.

L'estacade de la Gatineau, en conséquence de la négligence de certains individus qui descendaient des billots de sciage, en contravention aux règles et règlements établis par ordre en conseil, céda le 14 de mai, et il s'en échappa une quantité de billots que l'on estime de 2,000 à 4,000. La loi dit qu'il n'y aura jamais plus de 15,000 billots dans l'estacade en même temps, mais au lieu d'observer ce règlement, ceux qui étaient chargés des billots les envoyèrent imprudemment à la dérive jusqu'à ce qu'il s'en fût accumulé de 70,000 à 90,000 dans l'estacade, et bien que tous les hommes employés sur les travaux fissent tout ce qu'ils purent pour la décharger de cette pression, les grosses chaînes d'amarrage placées à la tête de l'estacade cédèrent, et c'est ce qui fit échapper les billots. Néanmoins, la rupture fut promptement réparée, et en faisant travailler les hommes nuit et jour l'on parvint à dégager l'estacade et à mettre les billots et les travaux en sûreté.

A certaines stations, comme aux Joachims, au Calumet, à la Montagne et à la Chaudière Sud, sur l'Outaouais, aux grandes chutes de la Madawaska, et à la glissoire de la rivière Noire, certaines parties des travaux sont vieillies et délabrées, et ce n'est qu'en les raccommodant qu'on a pu s'en servir cette année. Pour les mettre en état de service l'an prochain, il faudra les reconstruire en partie, et je soumettrai bientôt une évaluation du coût des ouvrages à faire.

Ce n'est qu'à la fin de mai que le bois carré et les blllots arrivèrent ici en quantités considérables, mais depuis cette époque la " descente " a été constante et l'on peut maintenant dire que l'Outaouais et ses principaux tributaires sont couverts du produit de nos forêts.

Les règlements dont j'ai déjà parlé, promulgués pour la protection des glissoires et estacades provinciales, ont déjà produit beaucoup de bien sur l'Outaouais ; mais si ceux qui ont la charge des radeaux et trains de bois voulaient se conformer à la loi telle qu'établie par ordre en conseil, les dommages et retards causés par la descente imprudente de grandes quantités de bois se produiraient rarement, et en même temps les améliorations faites sur les rivières seraient beaucoup moins exposées aux avaries qui en résultent.

Je suis redevable à A. J. Russell, écr., percepteur des droits de glissoires, des renseignements statistiques suivants sur la quantité de bois qui est passé dans les travaux du gouvernement sur l'Outaouais et ses tributaires en 1866 :—

" Nombre de trains de bois d'équarrissage.....	124
" Nombre de radeaux "	11,638
" Nombre de billots de sciage.....pièces	684,685

" Revenu provenant sur leur passage, $56,798.38 (cinquante-six mille sept cent " quatre-vingt dix-huit piastres et trente-huit centins) ".

En soumettant ce rapport,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,

Contrôleur des Travaux de l' Outaouais.

APPENDICE No. 41.

(No. 341.)

RAPPORT DE G. W. RANNEY, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS EXECUTES SUR LA RIVIERE TRENT ET SES TRIBUTAIRES, DURANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

BELLEVILLE, 19 Juillet 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que renferme votre lettre (No. 62,924) du 15 juin, j'ai l'honneur de transmettre au Département un état de la condition, des frais de réparations et des augmentations faites aux travaux pour la navigation intérieure du district de Newcastle (ou de Trent), durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

WIDOW HARRIS'.

Le barrage est en bon ordre et n'a pas eu de réparations à subir l'année dernière.

RAPIDES DE CHISHOLM.

La glissoire et les estacades sont en bien bon ordre. Le barrage devrait être rendu plus étanche au moyen de gravier, ce qui contribuerait aussi à sa conservation, et des déversoirs devraient être faits pour écouler le surplus des eaux le printemps et leur conserver un niveau plus uniforme. Le canal et l'écluse ne servant pas, ils n'ont pas eu, par conséquent, besoin de réparation.

Comme le saumou vient frayer dans la rivière et que le barrage l'empêche d'aller plus loin, il est demandé que l'on construise une passe à poissons.

Les travaux qui viennent ensuite sont sous le contrôle d'une société de fabricants de bois et entretenus au moyen de péages prélevés sur le bois qui descend la rivière.

Chute de Ranney.—Glissoires, barrages estacades conductrices.
Campbellford.—Estacade conductrices.
Ile Fiddler.—Barrages latéraux.
Chute du Milieu.—Glissoires, barrages, barrages latéraux et estacades conductrices.
Baie du Corbeau.—Estacade.
Chutes de Heely.—Barrage, glissoires et estacades conductrices.

Ces travaux sont en bon ordre ; mais, chaque année, ils subissent beaucoup de réparations par le remplacement des parties détériorées. Ces travaux n'ont pas subi de modifications depuis plusieurs années.

Aux chutes de Heely commence la navigation sans rapides. Le barrage à cet endroit n'était pas étanche et empêchait de conserver le niveau voulu. Il a été dépensé $400 pour le réparer, mais cette somme était insuffisante pour faire cette réparation comme il faut. Il faudrait 400 autres piastres. Entre les chutes de Heely et les rapides de Crooks, la navigation est obstruée par des cailloux sur un rocher plat à l'île Stewart, à environ un mille en aval de l'écluse de Crooks. Un semblable obstacle existe entre l'écluse de Crooks et le pied du lac Rice. Les vapeurs qui transportent le minerai de fer de Marmora, échouent sur ces cailloux. Une somme de $700 a été affectée à l'enlèvement de ces cailloux, et ce travaill sera commencé dès que les eaux seront assez basses.

RAPIDES DE CROOKS.

Les travaux ont été réparés et améliorés pour faciliter le transport du minerai de Marmora. Les portes d'écluse ont été renouvelées ; les murs de soutènement réparés ; des charpentes ont été construites pour guider et protéger les bateaux à vapeur le long des rives, ainsi qu'un nouveau pont tournant sur l'écluse et d'autres travaux nécessaires à la station, lesquels ont coûté $3,730 ; mais il est encore des réparations et améliorations qu il serait utile de faire exécuter.

Bien que ces travaux existent depuis longtemps, ils n'avaient jamais servi, et n'avaient pu, par conséquent, être perfectionnés, de sorte qu'ils ont donné lieu à plus de travail qu'à l'ordinaire pour les mettre en état de service. Il est des parties détériorées qu'il faut maintenant renouveler. La maison d'écluse est inhabitable ; il faut, par conséquent, la faire réparer. Il y a une voie d'eau considérable sous le seuil d'écluse qu'il importe de boucher ; on a construit un bâtiment pour la pompe employée à vider l'écluse.

Comme je l'ai dit auparavant, la navigation est difficile par rapport aux cailloux qu'il y a depuis les travaux jusqu'au lac Rice. Du lac Rice à Whitlas, la navigation est facile.

RAPIDES DE WHITLAS.

Les travaux ne servent pas à la navigation des eaux tranquilles, et ils sont tout à fait en mauvais ordre.

PETIT LAC.

Les piliers et estacades son en bon ordre.

BUCKHORN.

Les travaux sont en bon ordre. La construction de deux nouveaux piliers d'estacade a été commandée et ils seront bientôt placés. Cette construction coûtera environ $100. Récemment, l'estacade a été emportée par des fabricants de bois, qui sont tenues de la remettre ou de payer ce que coûtera une nouvelle.

A cette station, se trouve une autre division entre la navigation du flottage des bois et la navigation des eaux sans courant. Ici le barrage maintient le niveau des lacs Buckhorn, Chemong et du Pigeon, fait refluer l'eau jusqu'à l'écluse Bobcaygean, et forme ainsi une grande nappe d'eau. Dans la saison des eaux basses, le partage du chenal pour les bateaux à vapeur et le flottage des bois devient un sujet de contention.

BOBCAYGEAN.

Les barrages et glissoires sont en bon ordre. Les portes d'écluses ne fonctionnent pas bien. Dans le battant Nord de la porte supérieure, une des vannes est brisée, ce qui va contraindre à la nécessité de soulever la porte au-dessus de l'eau ou de vider le sas à la pompe pour la réparer. L'eau qui s'échappe de cette vanne empêche les portes inférieures de bien fonctionner.

Si cette réparation ne s'est pas faite l'hiver dernier, c'est parce que les eaux ont toujours été trop hautes pour soulever les portes. Je crois qu'il sera à propos de faire vider le sas l'hiver prochain, pour le nettoyer et mettre toutes les portes en ordre. Le pont-tournant sur le canal est usé et il serait bon de le réparer sans retard de crainte qu'il ne s'effondre, c'est ce à quoi l'on se prépare.

Quatre bateaux à vapeur passent chaque jour par cette écluse.

De Lindsay à Bobcaygean, la navigation est facile, excepté à travers les tranchées de la rivière Scugog.

Des pilotis et estacades devraient être placés le long des bords pour se garder des souches et des arbres qui s'y trouvent. Le passage étant étroit, il est difficile de s'y diriger.

LINDSAY.

Les travaux sont en bon ordre. La glissoire ne sert pas beaucoup. Il est difficile de conserver un niveau uniforme au-dessus du barrage. Les divergences d'intérêt sont difficiles à satisfaire, et il est presque impossible d'arriver toujours à l'exactitude exigée par les différents intéressés.

De Lindsay au lac Scugog, la navigation pourrait être améliorée de beaucoup en enlevant les arbres et souches des pointes et détours subits, ce qui, en bien des places, élargirait la rivière, qui est beaucoup étroite à bien des places. Les ponts des cantons jetés sur cette rivière ont beaucoup nui à sa navigation, mais ils ont été ôtés depuis peu. Au pied du lac Scugog, le chenal le plus profond va beaucoup en serpentant, et huit bouées servant à le faire reconnaître seraient une très importante amélioration.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. W. RANNEY,

Contrôleur des Travaux de la Rivière Trent.

APPENDICE No. 42.

(No. 382.)

RAPPORT DE JOSEPH ROSA, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS SUR LES CHEMINS METAPEDIAC ET RISTIGOUCHE, PENDANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

STE. FLAVIE, 24 juillet, 1867.

F. BRAUN, Ecuier,,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre No. 62,933, datée du 15 juin dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-dessous le rapport annuel des travaux sous mes charges pour l'année fiscale ou depuis le 30 mai 1866 jusqu'au 30 juin 1867.

CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

Ce chemin n'a pu être terminé l'automne dernier comme il aurait dû l'être, et ce pour plusieurs raisons, dont les deux principales sont les pluies presque continuelles que nous avons eues dans les mois d'août et septembre et les gelées précoces de l'automne.

Dans le mois de juillet dernier M. Dionne a été envoyé ici par le Département pour protester les entrepreneurs qui avaient abandonné leurs lots. De fait, ils ont été protestés ainsi que leurs cautions ; mais ces protêts n'ont pas eu l'effet qu'en attendait le gouvernement, puisque ces entrepreneurs n'ont pas repris leurs travaux.

En août dernier, G. F. Baillairgé, écuier, fut envoyé sur le chemin pour, de concert avec le soussigné, voir à son achèvement dans l'automne.

En conséquence les lots abandonnés, excepté deux, furent donnés à de nouveaux entrepreneurs, qui s'obligèrent de les terminer pour le mois de septembre ; des hommes à la journée furent placés sur les lots où les travaux n'étaient pas poussés avec assez de vigueur par les entrepreneurs, mais comme il est dit plus haut, les pluies des mois d'août et septembre etc.., paralysèrent ces efforts et plusieurs de ces lots ne purent être terminés.

Tout l'ouvrage sous contrat a été terminé le 5 du courant, excepté les lots 11, 38 et 70, sur la division centrale, formant en tout une longueur de vingt-deux arpents.

Ces trois lots ont été travaillés pour le montant qui restait dû sur chacun d'eux, mais comme ces lots avaient été entrepris à trop bas prix, et l'ouvrage sur le lot 11 principalement ayant été mal fait par l'entrepreneur, la balance qui restait due a été insuffisante pour finir ces lots, mais j'ai pu les mettre passables. Il faudra un nouvel octroi pour finir ces lots et faire les réparations sur l'ouvrage fait avant 1862.

Depuis le 31 mai 1866, date du rapport annuel, les réparations les plus indispensables ont été faites dans les mois d'août et septembre 1866, sur toutes les parties du chemin fait depuis 1857 à 1861 inclusivement.

Ces réparations sont, pour la division Sud, sept quais réparés ou construits, deux grands ponts réparés et la reconstruction d'un autre petit pont qui avait été emporté par l'eau ; trois conduits d'eau (culverts) faits en neuf, et trois autres réparés, les asperges (fireweeds) et les arbustes qui poussaient sur les bords du chemin et dans les fossés ont été fauchés ou arrachés, et les ornières remplies.

En août 1866, un contrat a été passé pour faire faire et poser 1,400 pieds de garde-corps, et poser des poteaux à six pieds les uns des autres pour une longueur de 2,300 pieds sur les parties les plus dangereuses de cette division, mais ce dernier ouvrage n'est pas encore terminé.

Sur la division Nord un quai a été exhaussé, deux conduits d'eau faits et plusieurs autres réparés ; une partie des fossés débarrassée, les mauvaises herbes ont été fauchées, les arbustes arrachés et les ornières remplies.

On a semé de la graine de mil et trèfle sur toutes les parties du chemin qui n'avaient pas encore été ensemencées.

La peinture du grand pont sur la rivière Métis et de celui de la rivière Assametquagan ayant en partie été lavée par l'action de la pluie, on a commencé, l'automne dernier, à goudronner et sabler celui sur la rivière Métis, mais il n'en a reçu qu'une couche.

Ce printemps, je n'ai pu ni faire donner la deuxième couche à celui de Métis ni faire commencer celui sur la rivière Assametquagan, parceque la balance de l'appropriation est insuffisante pour le faire sans négliger d'autres réparations aussi indispensables.

Des enseignes ont été posées à chaque extrémité ainsi qu'au milieu du chemin. Ces enseignes sont à 20 pieds au-dessus du chemin. Celles des deux extrémités donnent les distances de Ste. Flavie à Pointe-à-la-Croix, et de Québec à Halifax, *vice-versa*, en français d'un côté et en anglais de l'antre.

Des bornes milliaires ont aussi été posées sur le chemin depuis Ste. Flavie à Pointe-à-la-Croix (Cross-Point). Sur ces bornes, la distance de Ste. Flavie à Pointe-à-la-Croix est marquée d'un côté, et de Pointe-à-la-Croix à Ste. Flavie sur l'autre ; ces bornes ont 5½ pieds de longueur dont 2½ pieds en terre et 3 au-dessus. Les 3 pieds qui sont hors de terre ont 6 pouces quarrés.

Cette année encore le dégel et les pluies du printemps ont été cause que, sur la division Sud, des éboulis partant du haut des montagnes sont tombés sur le chemin et l'ont obstrué. Ces éboulis se renouvelleront inévitablement tous les ans pendant quelques années.

La crue extraordinaire en mai et juin derniers, des rivières Métapédiac et Ristigouche, a aussi causé des dommages aux quais sur lesquels une grande partie du chemin sur la division Sud est construite, principalement sur la partie faite avant 1862.

En juin dernier le feu a aussi causé des dommages ; un pont de 89 pieds de long sur 16 de haut et deux conduits d'eau ont été brulés et plusieurs quais endommagés.

La réparation de tous ces dommages a été estimée à $3,000.00.

Actuellement la plus grande partie de ces dommage sont en voie de réparation.

Après l'ouverture du chemin Kempt, comme il y avait environ 75 à 80 milles sur ce chemin sans aucune habitation, le gouvernement a payé et paie encore annuellement à quatre personnes différentes $100.00 par année en tout $400.00, pour résider sur le chemin et assister les voyageurs.

A présent que la colonisation commence à se porter sur le chemin Métapédiac, cette somme de $400.00 pourrait servir à son entretien, tant en hiver qu'en été.

Dans mon humble opinion, après que le chemin aura été terminé et que les réparations auront été faites, cette somme serait suffisante pour tenir le chemin en bon état de réparation, si elle était judicieusement employée.

Voici de quelle manière je proposerais d'employer ces $400.00 pour le plus grand avantage du chemin : donner $60.00 par année à quelqu'un qui voudrait s'établir à la place nommée " le rocher de Louis Lachance," sur la division Sud, à la condition qu'il entretiendrait pendant l'hiver 4 milles de chemin chaque côté du rocher, en tout 8 milles. L'entretien de ces 8 milles consisterait à aplanir et jeter hors de la voie les avalanches de neige qui partent du haut des montagnes, tombent sur le chemin et l'obstruent. De plus, il devrait être obligé de tenir une bonne maison pour recevoir les voyageurs.

La balance de $340.00 pourrait être donnée à une autre personne avec la condition qu'elle passerait deux ou trois fois par année avec deux hommes et une voiture, sur tout le chemin depuis Ste. Flavie jusqu'à Pointe-à-la-Croix, dans les mois de juin et septembre ; dans le mois de juin pour jeter en dehors du chemin les éboulis, souches, arbres, pierres etc., enfin tout ce qui pourrait l'obstruer ; nettoyer les fossés et réparer tous autres dommages ; dans le mois de septembre pour remplir avec du bon gravier les ornières et les *rayages* qui pourraient se faire dans le cours de l'été, et toutes autres réparations ordinaires.

Un pont ou un quai qui serait à reconstruire parce qu'il aurait été détruit par le feu, miné ou emporté par l'eau, serait une réparation extraordinaire à laquelle il ne serait pas obligé.

Si le Département adoptait la manière ci-dessus de tenir le chemin en bon état de réparation, il faudrait de plus qu'il fit faire deux visites par année, en juillet et octobre, par quelqu'un des employés du bureau, pour s'assurer que le chemin est en bon ordre, et que l'ouvrage a été bien fait, et cela avant de payer.

Je regrette de ne pouvoir recommander aucun de ceux qui sont actuellement payés pour faire ces réparations.

CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

TABLEAU indiquant la balance des diverses appropriations jusqu'au 31 Mai, 1866, le montant depensé depuis le 1er juin, 1866, au 30 juin, 1867, et la balance en mains le 1er juillet 1867,

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Balance des sommes affectées en main le 1er juin, 1866	.....	19,512 32	
Montant autorisée par le No. 59,182, adressé à G. F. Baillairgé, écuier	.....	8,458 66	27,970 98
Montant payé aux entrepeneurs pour les divers contrats :—			
Division Nord	3,170 68		
do Centrale	15,467 10		
do Sud	1,207 84	19,845 62	
Montant payé aux journaliers pour trav. sur les lots abandonnés :—			
Division Nord	376 46		
do Central	385 94	762 40	
Montant payé pour réparations :—			
Division Nord	880 33		
do Centrale	186 50		
do Sud	2,415 79	3,482 62	
Payé à G. F. Baillairgé, salaire, etc	492 63		
Surintendance et dépenses contingentes	3,057 58	3,550 21	27,640 85
Balance	.....	.....	330 13
Montant affecté pour réparations et dommages causés par l'eau et les incendies en mai et juin derniers, par le No. 63,048, daté du 27 juin, 1867	.....	.....	2,500 00
Total de la balance en main	.....	.....	$ 2,830 13

CHEMIN RISTIGOUCHE.

Depuis le 30 mai 1866, trois petits ponts ont été construits. Le pont sur l'embouchure de la Petite rivière a été donné à l'entreprise ainsi que celui sur le ruisseau du moulin à Hugh Fraser, lequel avait été abandonné par le premier entrepreneur. Ce dernier est maintenant terminé moins le goudronnage. Il est construit sur deux culées et une palée de cèdre en grume, mais la partie ou charpente supérieure est en pin avivé. Il a 143 pieds de long, 27 de haut et 18 de large ; il a deux ouvertures ou passages d'eau dont une de 50 pieds et l'autre de 19.

D'après le premier plan préparé pour ce pont, les longerons au nombre de cinq qui traversent la grande travée, devaient être affermis par des jambes de force posées en dessous, ; mais avec le consentement de l'entrepreneur et l'approbation du bureau, ces jambes de force ont été supprimées et remplacées par des fermes dont les poinçons sont reliés aux longerons extérieurs et au bau, au-dessous, au moyen de bandages en fer forgé.

La voie qui est en cèdre avivé a été pourvue de garde-corps posés à 16 pieds l'un de l'autre.

Le pont de la Petite rivière est fait de cèdre en grume ; la voie sera recouverte en gravier, excepté les ouvertures au-dessus des deux branches de la rivière dont l'une aura 45 pieds et l'autre 70, et dont les travées seront pavées en cèdre avivé.

Les longerons extérieurs, au-dessus de la grande travée, seront affermis au moyen d'arbalétriers ou jambes de force qui seront reliés au bau, au-dessous, par des tirants en fer.

Ce pont aura 1,853 pieds de long, 18 de large et de 6 à 19 de haut. Un garde-corps sera posé de chaque côté de la voie.

Il y a actuellement environ un tiers de l'ouvrage de fait.

Aux termes du contrat, ce dernier pont aurait dû être terminé pour le 30 juin dernier, mais vu la difficulté de se procurer les matériaux nécessaires, le printemps tardif et la hauteur de l'eau dans toutes les rivières, le bois nécessaire à sa construction n'a pu être rendu sur la place qu'entre le 10 et le 15 juin dernier.

Douze piliers ou cages qui avaient été construits l'automne dernier ont dû être défaits ce printemps pour les mettre sur une meilleure fondation.

La hauteur de l'eau et la gelée ont aussi été cause que les fondations des piliers n'ont pu être commencées avant le milieu de juin dernier.

Tous les printemps et quelque fois en automne, plusieurs milles de ce chemin sont inondés par les grandes marées et le gonflement des rivières, et sont couverts d'eau pour une hauteur variant de 2 à 6 pieds, et ces inondations durent quelquefois plusieurs jours.

Pendant une quinzaine de jours, ce printemps, le courrier a été obligé de porter les sacs de la malle sur son dos, à travers les champs, pour une distance de 4 à 5 milles ; il y avait trop d'eau et de glace sur le chemin pour y passer même en voiture.

Malgré que des réparations et des changements soient indispensables, rien autre chose que le parachèvement des ponts sur la Petite rivière et le ruisseau de Hugh Fraser, ne pourra être fait sur ce chemin parce que la balance de l'appropriation est à peine suffisante pour compléter ces deux ponts.

Par une lettre, No. 59,182, datée du 28 juillet 1866, adressée à G. F. Baillairgé, Ecuier., la

Balance disponible était de	$5,696.15
Le montant payé pour l'année fiscale 1866-7	2,687.83
Balance disponible au 30 juin 1867	$3,008.32

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Contrôleur.

APPENDICE No. 43.

(No. 1171.)

RAPPORT DE P. GAUVREAU, CONTROLEUR.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET REPARATIONS FAITS SUR LES EDIFICES PUBLICS SOUS SA SURVEILLANCE, PENDANT L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1867.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 7 Octobre 1867.

F. BRAUN, Ecuier,
Secrétaire, Départ. des Travaux Publics, Outaouais.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre No. 62,930, du 15 juin dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les divers travaux et réparations qui ont été faits sous ma surveillance, durant l'année écoulée le 30 juin dernier.

QUAIS.

BERTHIER.

Durant l'année expirée le 30 juin 1867, des réparations assez considérables ont été faites à ce quai. MM. Trépanier et Simard étaient les entrepreneurs. Le montant de leur contrat était de $1,400.00 ; et ils ont fait des ouvrages additiornels pour une somme de $360.00. Le montant total des réparations qui ont été faites à ce quai se trouve être de $1,760.00.

RIVIÈRE DU LOUP.

Les réparations qui avaient été commencées à ce quai, au printemps 1866, par M. John Nesbitt l'entrepreneur, ont presque été terminées dans l'automne. Il ne reste plus que quelques chevilles à poser et qui pourront l'être lorsque la mer baissera assez. Le montant du contrat était de $3,550 et des ouvrages additionnels ont été faits pour un montant de $311.82. Le montant total dépensé pour les réparations se trouve être de $3,861.82, sur lequel une somme de $50 a été retenue pour le posage des chevilles qui n'ont pas pu être posées à basse marée.

Les réparations faites à ce quai consistent principalement en un lambris d'orme,—avec plaques de fer dans les joints pour l'empêcher d'être rongé par les glaces—; et j'ai la satisfaction d'avoir à vous annoncer que l'épreuve du premier hiver a été des plus satisfaisantes et a parfaitement confirmé l'opinion que je m'étais faite sur la solidité et la durabilité d'un pareil lambris.

Il n'a pas été fait de réparations cette année, à ma connaissance, aux autres quais.

PHARES ET QUAIS.

POINTE ST. LAURENT.

Le quai supportant un phare, qui a été construit en 1866, ayant été fortement poussé par les battures et ayant perdu sa position naturelle, il a fallu dépenser $667.75, l'automne dernier, pour défaire la partie au-dessus de l'eau et mettre les matériaux en sûreté sur le rivage.

PHARES.

Il n'a pas été fait de réparations aux phares, sous ma surveillance, cette année.

PRISONS.

NOUVELLE PRISON DE QUÉBEC.

Divers travaux qui restaient à faire à la partie construite de cette bâtisse, afin de la compléter et de pouvoir y transférer les prisonniers, ont été faits cette année. Plusieurs changements et améliorations nécessités pour la classification des détenus ont aussi été faits. Ces divers ouvrages ont coûté $5,436.67.

Un ouvrier, aidé des prisonniers, est actuellement employé à tirer les joints des murs extérieurs avec du mastic de blanc de plomb et de sable. Pour cet ouvrage, il reste une balance de $993.98 sur la somme totale de $6,430.65 que je suis autorisé à dépenser pour améliorations et changements.

NOUVELLE PRISON DE SHERBROOKE.

La partie de cette bâtisse qui était commencée (l'aile droite et le centre) a été presque terminée cette année, et les quelques ouvrages qui restent encore à faire seront terminés avant l'automne.

Le montant des estimations de cette année, pour les ouvrages sous contrat est de $15,737.00. Une somme de $340.00 a été payée pour la confection des serrures des cellules.

PRISON DE RÉFORME DU BAS-CANADA.

L'aile qui était commencée, lors de mon rapport du 4 juin 1866, a été terminée et le corps central ainsi que l'aile qui doit le relier à la partie déjà faite, ont été commencés et sont en voie de construction. Les travaux sont poussés avec vigueur, et je pense que toute la partie de cette bâtisse qui est commencée, sera couverte avant la fin de l'automne.

Une somme de $40,214.58 a été dépensée cette année pour la reconstruction de cette bâtisse.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS DES NOUVEAUX DISTRICTS.

MALBAIE.

Un quai a été construit devant cette bâtisse pour empêcher l'éboulement des terres et pour protéger la base des murs. M. George Levêque a entrepris et fait cet ouvrage pour la somme de $770.00. Il a aussi boisé la clôture qui entoure le terrain et cet ouvrage a coûté $150.00.

BEAUCE.

Cette bâtisse est très-endommagée et les murs menacent ruine. Il n'y a pas été fait de réparations cette année.

SOREL.

Des réparations pour un montant de $100 à $130 vont être faites, conformément aux instructions que j'ai reçues, à la couverture de cette bâtisse.

INDUSTRIE.

Des réparations pour un montant de $100, vont être faites, d'après votre ordre aux canaux et aux tuyaux en plomb qui sont brisés.

SAINTE SCHOLASTIQUE.

Le règlement des comptes de l'entrepreneur, M. Robert H. McGreevy, pour la reconstruction de cette bâtisse, a été fait cette année. Il a été payé pour ouvrage sous contrat.	$13,250 00
Pour démolir et défaire un pan de mur.....	850 00
	$14,100 00
Pour d'autres ouvrages d'augmentation.....	541 00
	$14,641 00

ALGOMA.

Durant cette année j'ai eu à fournir des plans pour la construction de cette bâtisse, mais je ne sais pas si elle est beaucoup avancée. Une somme de $155.20 a été payée pour les serrures des cellules.

ILES DE LA MAGDELEINE.

Des réparations considérables ont été faites à cette bâtisse. Elles ont coûté $2,569.90½. Il reste une balance de $430.09½ sur le montant que je suis autorisé à dépenser, et cette somme sera plus que suffisante pour payer les quelques légers ouvrages qui restent encore à faire.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Une somme de $32.75 a été payée pour tapis posés dans les appartements du grand connétable.

DOUANES.

DUNDEE.

Les ouvrages qui avaient été commencés l'année dernière et qui ont été abandonnés par rapport à la saison, ont été repris cette année et complétés. Une somme de $430.55 a été payée pour ces ouvrages.

NOUVELLE DOUANE DE QUÉBEC.

La restauration de cette bâtisse a été terminée. D'autres ouvrages peu considérables ont aussi été faits durant l'année, et les sommes ci-dessous énumérées ont été payées :—

A S. et C. Peters, sur contrat	$1,539 80
" Thomas McKenna	2,035 95
Pour collets en fer sur couverture	111 46
Pour ouvrages de restauration non-compris dans le marché	1,853 65
Pour divers autres ouvrages	699 83
Pour peinturage en détrempe des murs	292 00
	$6,532 29

ANCIENNE DOUANE DE QUÉBEC.

Une somme de $14.87 a été dépensée pour changer des portes et une cloison dans cette bâtisse.

EDIFICES PUBLICS DE QUEBEC.

PARLEMENT.

Des réparations considérables devront être faites pour rendre cette bâtisse propre à être occupée par les chambres locales.

BUREAU DE POSTE.

Pour réparer cette bâtisse et y faire les changements requis, afin de donner plus de commodités au public, j'avais été autorisé à dépenser une somme de $3,650 ; mais comme j'ai reçu contre-ordre ensuite, aucun ouvrage n'a été commencé.

VIEUX CHATEAU ST. LOUIS.

Les ouvrages qui étaient nécessaires pour transformer cette bâtisse, afin d'y placer l'Ecole Normale, ont eté terminés.

BOULEVARD DURHAM.

Les murs qui supportent la *plate-forme*, en arrière du Vieux-Château St. Louis, étaient très-délabrés et dans un état dangereux. Il a fallu les réparer, et j'ai été autorisé à cette fin à dépenser une somme de $200.00.

MAISCN SEWELL.

Cette bâtisse a été restaurée et les appartements ont été garnis pour y placer les bureaux de Son Excellence le Gouverneur-Général. Les ouvrages qui ont été faits ont coûté, le loyer des meubles compris, la somme de $1,742.43.

Des réparations à la couverture et le peinturage des bureaux de la milice, dans cette bâtisse, ont coûté $83.50.

SALLE D'EXERCICE DES MILICIENS.

Une somme de $535.33 a été payée pour des trottoirs et des clôtures et pour le posage de grillages en fil de fer aux châssis.

HOPITAL DE LA MARINE

Les travaux qui étaient commencés lors de mon rapport du 4 juin 1866 ont été terminés cette année. Le montant des comptes payés pour ces ouvrages est de $2,611.28¾. Il reste encore à payer le compte de M. John Pye, plombier, qui s'élèvera de $1,500 à $1,600.

SPENCER WOOD.

Les ouvrages qu'il est d'ordinaire de faire pour l'entretien de cette bâtisse sont les seuls qui aient été faits cette année.

STATION DE LA POLICE RIVERAINE.

J'avais été autorisé à faire des réparations à cette bâtisse pour une somme de $300 ; mais comme je me suis assuré, avant de les faire commencer, que les fondations menacent ruine et que la bâtisse n'est pas d'une valeur assez élevée pour y faire des réparations aussi coûteuses, aucun ouvrage n'a été commencé.

STATION DE QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Les travaux qui étaient commencés lors de mon rapport du 4 juin 1866 ont été poussés avec vigueur ; mais comme les vents ont été fréquents durant l'été et l'automne de 1866, le quai est demeuré incomplet. Les travaux de ce quai ont été repris au printemps et seront bientôt terminés. Deux cuisines et deux buanderies sont aussi en voie de construction cette année. La somme de $3,127.65 a été dépensée pour les divers travaux qui ont été faits cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) P. GAUVREAU.

APPENDICE No. 44.

La Province du Canada, pour les Vapeurs Provinciaux, en compte courant avec le Département des Travaux Publics.

1866.	Dr.	$ cts.	1866.	Av.	$ cts.
Juil. 1er.	Provision de charbon en main à cette date, et créances.....	5,647 32	Juil. 1er.	Balance au crédit des vapeurs.	68,568 48
			Août 30..	Crédit établi par l'acte 29 et 30 Vict., chap. 8	75,000 00
1867.			1867.		
Juin 30..	Montant des frais d'équipement, et des réparations du 1er juillet 1866, jusqu'à cette date.....	79,336 05	Avril 30.	Crédit affecté par arrêt du conseil	5 290 00
			Juin 30..	Revenu perçu et transmis à l'hon. receveur-général, du 1er juillet 1866, jusqu'à cette date.....	33,766 13
	Dépense de l'armement de "La Canadienne".....	953 95	do ..	Provision de charbon en main et créances	5,625 41
	Balance	102,312 70			
		188,250 02			188,250 02
			1867.		
			Janv, 30.	Balance.....	102,312 70

J. BAINE,
Teneur de livres.

Departement des Travaux Publics,
Juillet 1867.

APPENDICE No. 45.

TABLEAU des Adjudications d'Arbitres Provinciaux et des Réclamations encore pendantes devant eux, pour l'année commencée le 1er juillet 1866, et expirée le 30 juin 1867.

NOMS DES RECLAMANTS.	SUJET DE LA RECLAMATION.	Date du renvoi.	Somme réclamée.	Somme adjugée.	Avec ou sans frais.	Date de l'adjudication.
Réclamations terminées.		1867.	$ cts.	$ cts.		1867.
Craig et Vallière	Déménagement à Outaouais	Février 13	12,000 00	2,687 59	Avec	Mars 13
Alexander W. Powell	Pont de la Gatineau	" "	648 29	157 10	Avec	Avril 1er
Réclamations encore pendantes.		1863.				
Charles Peters	Palais de Justice et Prison, St. Hyacinthe	Février 20	13,473 00			
Ira Gould	Pouvoir hydraulique et terrain, Canal Lachine	Avril 20	39,962 00			
M. W. Baby	Loyer de maison, Québec	1866. Juillet 6				

OUTAOUAIS, 30 juin 1867.

F. H. ENNIS,
Secrétaire.

TABLEAUX DIVERS.

APPENDICE No. 46.

No. 1.—CANAL LACHINE.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 1—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	35 3	25 7	37 9	31 6	31 9	27 7	39 6	27 0	34 6	29 3	38 3	24 0	36 5	30 6
Février	.....	.....	33 3	31 7	32 10	29 3	27 4	25 0	30 11	20 9	31 3	28 9	33 2	30 0	30 10	28 0
Mars	.....	.....	32 2	31 3	32 0	29 10	27 4	24 9	29 6	26 3	30 7	28 8	32 0	29 6	36 5	28 0
Avril	.....	.....	32 2	22 2	32 0	25 0	34 6	24 7	36 9	21 0	32 6	21 0	36 6	22 2	29 7	21 9
Mai	.....	.....	25 0	22 7	27 0	23 2	24 7	22 4	22 0	20 2	25 5	20 5	23 7	22 4	24 6	22 2
Juin	.....	.....	24 0	21 3	23 8	20 7	23 0	21 0	20 0	19 1	23 10	33 0	23 10	21 9	23 9	21 11
Juillet	.....	.....	21 3	19 0	20 8	18 10	21 2	18 11	19 3	18 10	22 9	21 0	25 5	20 7	22 0	20 4
Août	.....	.....	19 0	18 7	18 10	17 5	19 1	18 0	19 0	18 0	21 5	20 6	20 11	19 7	20 4	19 3
Septembre	18 7	18 0	19 4	18 1	17 8	17 1	18 2	17 9	18 5	17 9	20 6	19 6	21 5	20 0	19 6	18 10
Octobre	19 0	18 2	19 5	18 7	17 6	17 1	19 7	18 0	18 10	17 7	20 5	19 2	21 2	19 4	19 6	18 7
Novembre	19 10	18 5	20 0	18 9	18 3	17 1	22 0	18 7	17 10	17 0	21 7	19 7	20 2	18 9	22 2	18 3
Décembre	24 3	19 3	30 8	18 4	30 3	17 11	25 7	19 0	34 10	17 1	23 1	19 10	33 6	18 2	35 11	20 3

No. 1.—CANAL LACHINE, etc.—*Suite.*

MOIS.	1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	34 3	30 2	36 4	31 4	36 6	27 5	32 7	23 1	37 0	31 9	36 10	24 5	32 5	27 8	37 8	29 3
Février	29 11	27 0	31 5	28 9	32 8	30 1	31 10	28 4	32 7	29 9	32 7	29 6	28 8	25 7	33 0	31 7
Mars	29 6	28 2	32 4	29 10	31 8	30 6	29 4	27 7	30 3	28 8	33 5	29 0	27 9	26 5	31 10	30 5
Avril	28 7	20 6	41 7	24 3	35 5	25 2	36 9	25 3	32 6	21 5	40 9	22 9	33 2	22 8	33 0	24 0
Mai	23 9	20 7	27 2	25 5	26 4	23 0	24 7	22 0	26 4	24 0	24 7	23 3	23 9	21 3	26 5	24 7
Juin	22 4	20 4	25 9	21 7	22 10	20 4	22 5	20 1	23 11	19 10	23 3	19 11	22 10	20 11	25 6	21 10
Juillet	20 4	18 10	23 3	20 7	20 4	19 5	20 1	19 3	19 11	18 6	20 5	19 10	20 9	19 0	.....	.....
Août	19 3	18 7	20 8	19 4	19 9	18 9	19 6	18 4	18 7	18 2	19 9	18 4	19 3	18 5	.....	.....
Septembre	19 1	18 0	19 9	18 9	20 2	18 8	18 6	18 0	18 6	17 7	18 3	17 3	20 8	18 7	.....	.....
Octobre	19 0	10 5	20 10	19 10	19 8	18 9	18 6	17 10	19 7	18 1	17 4	16 4	19 10	17 10	.....	.....
Novembre	20 0	18 10	21 3	20 0	20 2	18 10	20 2	18 0	20 6	18 10	17 6	16 4	22 2	18 6	.....	.....
Décembre	32 7	18 11	26 5	20 0	28 2	18 8	32 0	18 9	25 9	20 4	28 2	16 8	25 6	21 5	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 1.—*Suite.*—CANAL LACHINE.—Profondeur d'eau sur le buse d'amont de l'Ecluse No. 5—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	11 10	10 4	11 0	9 5	11 4	10 0	13 1	11 3	11 10	10 0	11 11	10 2	12 0	10 7	12 5	10 2	13 2	10 10
Février	.....	.....	11 1	10 2	11 1	9 9	10 6	9 3	12 4	10 7	11 0	9 6	11 1	9 2	10 6	8 8	11 9	10 7	13 2	11 5
Mars	.....	.....	10 8	10 0	12 0	10 3	9 3	10 11	11 1	10 3	11 8	9 9	9 7	8 9	10 2	9 3	11 2	10 2	12 7	10 10
Avril	.....	.....	11 6	10 0	13 5	12 4	13 11	10 5	13 8	11 2	12 5	11 0	13 6	9 0	12 5	9 4	13 0	10 6	14 1	12 6
Mai	14 3	12 7	15 4	13 2	14 3	13 4	14 10	13 8	14 8	13 5	14 9	13 6	13 8	12 6	12 7	12 1	14 10	12 8	14 1	13 5
Juin	14 2	11 7	13 3	11 1	14 11	13 2	13 9	12 11	14 4	12 10	14 1	12 3	12 10	11 11	11 9	11 4	14 5	13 7	14 5	13 0
Juillet	11 5	10 6	11 1	10 8	12 4	11 6	.....	.....	12 10	11 6	12 3	11 2	12 5	11 1	11 7	11 1	13 7	12 10	13 7	12 4
Aout	10 4	10 0	10 8	10 0	11 6	10 6	.....	.....	11 5	11 1	11 2	10 4	11 2	10 6	11 0	10 6	13 0	12 0	13 0	12 0
Septembre	10 5	9 10½	10 3	9 8	10 7	9 11	11 2	10 7	11 6	10 9	10 5	10 0	10 8	10 4	10 9	10 3	12 5	11 9	12 9	12 0
Octobre	10 2½	9 10	10 5	9 10	10 4	9 11	11 0	10 8	11 8	11 2	10 3	9 11	11 3	10 3	11 0	10 4	12 0	11 4	12 4	11 10
Novembre	10 10	9 10	10 5	9 9	10 5	9 8	11 8	11 3	11 11	11 0	10 9	9 10	11 11	11 0	10 6	10 1	13 0	11 4	13 3	11 3
Décembre	11 4	10 1	11 2	9 11	11 9	9 10	11 8	10 10	11 4	10 3	11 7	9 9	11 6	10 10	11 4	9 9	12 4	11 10	11 6	10 2

No. 1.—CANAL LACHINE, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	12 7	10 6	12 5	10 10	12 1	9 4	12 8	10 10	11 7	9 10	12 0	9 10	12 4	10 1	11 0	8 9	12 11	11 3
Février	11 7	10 1	12 0	10 8	10 11	8 5	12 8	11 11	11 8	10 5	10 8	9 8	10 5	9 2	10 4	8 1	12 4	10 7
Mars	13 5	10 11	12 0	10 1	12 2	10 8	12 2	11 9	11 4	10 4	11 6	10 5	13 1	9 8	10 2	9 5	11 7	10 10
Avril	13 9	12 8	12 8	11 8	15 0	11 8	16 4	11 4	14 8	11 0	14 9	10 7	14 4	13 3	14 5	9 11	14 5	11 3
Mai	14 11	13 9	14 4	12 4	16 4	15 6	16 0	14 0	14 7	13 2	16 2	14 9	14 8	13 11	13 10	12 1	15 8	14 7
Juin	14 6	13 6	13 5	12 2	15 8	13 2	14 0	12 5	13 4	12 1	14 7	12 1	13 10	12 0	13 4	12 2	15 6	13 6
Juillet	13 6	12 4	12 1	11 3	13 4	12 4	12 4	11 9	12 1	11 7	12 1	11 3	12 3	11 9	12 3	11 3	.....	.....
Aout	12 0	11 6	11 6	11 0	12 8	11 4	12 0	11 5	11 9	10 11	11 4	10 9	11 9	10 10	11 5	10 9	.....	.....
Septembre	11 7	11 3	11 4	10 9	11 10	11 4	11 10	11 3	11 0	10 9	10 11	10 4	10 10	10 2	12 0	10 9	.....	.....
Octobre	11 8	11 0	11 3	10 10	12 7	12 1	11 8	11 1	11 0	10 9	11 6	10 6	10 4	9 4	11 10	10 6	.....	.....
Novembre	12 9	10 10	12 7	11 1	12 10	12 0	11 9	11 1	12 3	10 10	12 4	10 11	10 0	9 6	12 7	10 9	.....	.....
Decembre	12 9	10 10	12 11	10 10	12 10	11 7	12 2	10 1	12 2	10 11	12 10	11 4	10 9	9 6	13 4	11 5	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 2.—CANAL BEAUHARNOIS.—Profondeur d'eau sur le buse d'aval de l'Ecluse No. 6—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus grande.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	14 0	11 0	18 0	11 6	16 0	13 0	17 0	12 6	16 0	11 6	12 10	11 0	15 0	13 6
Février	.....	.....	13 0	12 6	18 6	17 0	19 0	16 0	20 0	15 0	15 0	13 6	15 0	13 0	16 3	14 0
Mars	.....	.....	14 0	12 6	18 0	14 0	17 0	11 6	18 0	13 0	13 6	11 9	13 6	12 5	16 3	13 6
Avril	.....	.....	13 0	12 0	14 0	13 8	13 6	11 6	13 0	11 6	12 9	11 9	12 6	12 0	14 6	13 0
Mai	.....	.....	13 4	12 6	14 6	14 0	13 0	12 0	11 6	11 0	14 0	12 6	12 6	12 0	14 6	13 0
Juin	.....	.....	13 0	13 0	14 0	12 0	13 0	12 6	12 0	11 6	13 9	13 6	12 6	12 0	14 0	13 4
Juillet	.....	.....	13 0	14 4	12 0	11 0	12 0	11 0	11 0	10 6	13 3	12 3	13 3	11 8	13 4	12 0
Aout	.....	.....	11 0	10 0	11 0	10 6	11 0	10 6	10 8	10 6	12 3	12 0	11 8	11 5	12 0	11 2
Septembre	10 0	9 10	11 8	11 0	10 6	10 0	10 6	10 0	11 0	10 6	12 3	12 0	12 6	11 6	11 5	11 0
Octobre	10 2	10 0	11 6	11 0	9 10	9 6	11 6	10 6	10 6	10 0	12 0	11 0	12 0	11 3	11 0	10 6
Novembre	10 6	10 0	11 6	11 0	10 6	10 0	11 6	11 6	11 0	10 6	11 6	10 0	12 0	11 5	11 6	10 6
Décembre	10 6	10 0	11 6	11 0	13 0	10 6	12 0	11 6	11 3	10 6	12 0	11 0	13 6	11 5	14 0	11 6

No. 2.—CANAL BEAUHARNOIS, etc.—*Suite.*

MOIS.	1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	17 0	14 0	16 6	13 9	14 2	12 4	11 6	10 8	15 0	10 10	17 0	13 6	17 0	10 4	16 0	13 10
Février	16 3	15 0	19 6	15 0	16 2	14 2	14 0	11 6	19 0	13 0	16 0	13 6	17 8	15 0	16 0	14 4
Mars	15 0	11 6	16 0	13 6	16 2	12 0	12 6	12 0	15 0	11 6	13 6	13 2	14 6	12 4	14 0	12 0
Avril	13 0	12 0	16 0	14 6	16 11	12 0	13 10	12 0	14 2	11 6	13 8	13 2	13 6	12 4	13 0	12 0
Mai	13 0	12 0	16 0	14 6	16 0	13 3	13 0	12 6	15 3	14 2	13 11	13 6	13 6	12 0	14 10	13 0
Juin	12 10	12 0	15 3	13 0	13 3	12 5	12 6	11 11	14 5	12 0	13 6	12 2	12 6	12 0	14 10	13 6
Juillet	12 0	11 4	13 0	12 4	12 5	11 6	11 11	11 6	12 10	12 0	12 2	11 6	12 2	11 6	.....	.....
Aout	11 4	11 0	12 4	11 5	11 6	11 2	11 8	11 4	12 10	11 8	11 6	10 8	11 6	10 6	.....	.....
Septembre	11 9	11 4	11 8	11 0	11 9	11 5	11 6	10 4	11 8	10 5	10 8	9 10	11 10	10 0	.....	.....
Octobre	11 9	11 2	12 3	11 8	11 5	11 0	10 6	10 2	11 0	10 5	9 10	9 2	10 11	10 8	.....	.....
Novembre	11 7	11 2	12 5	11 6	11 3	11 0	11 3	10 5	11 7	11 0	9 6	9 2	12 7	10 8	.....	.....
Décembre	13 9	11 7	12 4	11 6	11 4	10 8	11 10	11 3	13 6	11 7	10 4	9 4	13 0	12 7	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 2.—*Suite.*—CANAL BEAUHARNOIS.–Profondeur d'eau sur le busc d'amont de l'Ecluse No. 14–(d'après les rapports du Maître-d'écluse.)

MOIS.	1847.		1848.		1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p	pds. p	pds. p	pds. p	pds. p	pds. p
Janvier	11 0	9 7	11 6	9 9	10 10	9 2	12 4	11 4	12 11	11 0	12 3	11 0	13 5	12 2	13 3	12 2	11 6	11 0	12 10	12 0	11 6	11 0
Février	11 0	10 0	11 4	9 6	10 1	8 6	12 0	11 5	12 6	11 3	11 6	11 0	13 9	12 2	12 7	11 11	11 8	10 0	11 10	11 4	12 0	11 0
Mars	10 0	9 7	10 0	9 0	9 9	8 10	12 2	11 7	12 10	11 8	11 3	11 0	13 0	12 3	12 11	11 9	11 8	12 9	12 2	11 2	12 0	11 6
Avril	10 8	9 8	10 3	9 6	.....	.....	12 8	11 9	12 8	11 10	12 8	11 0	13 7	12 11	12 6	12 0	12 4	11 2	12 8	11 3	12 8	11 11
Mai	10 8	10 4	9 11	9 7	.....	.....	13 0	12 2	12 6	12 0	13 11	12 8	13 8	12 11	13 6	12 5	12 4	11 8	13 0	12 4	13 1	12 0
Juin	10 8	10 4	9 9	9 8	10 4	9 10	12 6	12 0	12 5	11 11	13 8	12 10	13 6	13 0	12 10	12 6	12 9	11 9	12 10	12 4	13 2	12 7
Juillet	10 4	10 0	9 9	9 6	10 6	10 0	12 0	11 9	12 4	12 0	13 5	12 6	13 2	12 10	12 10	12 6	12 9	12 2	12 6	12 3	13 2	12 10
Août	10 0	9 8	9 9	9 3	10 10	10 5	12 0	11 6	12 2	11 10	12 9	12 0	12 10	12 7	12 6	11 10	12 6	12 0	12 4	12 0	13 1	12 9
Septembre	10 0	9 6	9 5	9 2	11 0	10 7	12 0	11 2	12 0	10 10	12 4	12 1½	12 10	12 4	12 2	11 9	12 4	12 0	12 3	11 10	13 0	12 8
Octobre	10 0	9 7	9 2	8 8	11 4	10 4	12 0	11 2	11 8	11 6	12 3	11 10	13 4	12 3	12 1	11 6	12 4	12 0	12 0	11 5	13 0	12 4
Novembre	10 0	9 7	9 3	8 9	11 6	10 11	11 6	10 10	11 9	11 4	12 3	11 9½	12 10	12 1	11 10	11 2	12 4	11 10	11 8	11 0	13 2	12 5
Décembre	10 0	9 10	9 6	8 8	12 1	11 1	12 2	11 0	12 0	11 4	12 8	12 0	12 6	12 0	11 7	11 0	12 8	12 0	12 0	10 6	13 2	12 5

No. 2.—CANAL BEAUHARNOIS, etc.—*Suite.*

MOIS.	1858.		1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	14 3	12 7	13 7	12 5	14 0	12 4	13 6	12 2	13 10	12 6	12 11	12 1	12 8	11 4	13 0	12 1	12 4	11 5	13 10	12 7
Février	13 8	12 11	13 2	12 2	12 10	12 2	13 2	11 6	13 3	12 8	13 0	12 0	12 8	11 10	12 10	11 8	12 9	10 8	13 0	12 4
Mars	13 6	12 6	13 9	12 6	12 10	12 3	13 4	12 4	13 4	12 4	12 9	12 0	12 4	11 8	13 10	11 8	11 11	11 0	12 9	12 4
Avril	13 3	12 9	13 9	12 11	12 9	12 4	13 9	12 10	15 0	12 5	13 9	12 3	13 1	12 1	13 10	12 10	12 8	11 8	13 3	12 9
Mai	13 4	12 10	13 8	13 4	12 8	12 4	13 11	13 4	14 0	13 7	13 7	12 8	13 4	12 10	13 0	12 9	12 5	11 9	14 1	13 2
Juin	13 8	13 2	13 8	13 5	12 9	12 6	13 9	13 4	13 5	13 2	13 4	12 9	13 4	12 11	13 0	12 11	12 10	12 2	13 7	13 0
Juillet	13 11	13 3	13 7	13 2	12 11	12 4	14 2	12 10	13 5	13 0	13 1	12 7	13 0	12 8	13 0	12 5	12 5	12 3	.....	.....
Août	13 7	13 2	13 5	12 11	12 10	12 6	13 5	12 11	13 3	12 11	13 7	12 6	12 8	12 4	12 7	12 0	12 8	12 3	.....	.....
Septembre	13 4	12 2	13 2	12 4	12 11	12 4	13 2	12 7	13 0	12 6	12 8	12 3	12 7	12 2	12 4	11 8	12 10	12 2	.....	.....
Octobre	13 2	12 5	13 3	12 0	12 8	12 1	13 4	12 8	12 8	12 4	12 4	11 11	12 5	12 2	12 2	11 3	12 5	11 11	.....	.....
Novembre	12 11	12 3	12 11	12 0	14 6	12 1	13 3	12 6	12 6	12 3	12 4	11 10	12 10	12 0	11 11	11 3	12 10	10 10	.....	.....
Décembre	13 6	12 1	13 8	12 2	14 0	12 4	13 3	12 9	12 7	12 0	12 4	12 0	13 5	12 4	12 3	11 5	13 0	12 3	.....	.....

APPENDICE No. 46.—(*Suite*).

No. 3.—CANAL CORNWALL.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 15—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	17 4	10 4½	19 6	14 10	28 0	13 9	25 3	11 3	21 9	11 0	24 0	10 6	26 0	13 0	27 0	13 6	15 6	11 3
Février	.....	.....	18 9	11 8	14 8	9 0	24 0	20 3	20 0	12 3	21 0	15 0	23 0	17 3	22 0	17 0	26 5	20 0	.....	.....
Mars	.....	.....	14 5	10 1	17 2	11 0	24 0	12 0	18 6	12 4	22 7	16 3	19 6	14 3	24 0	16 3	18 10	13 0	.....	.....
Avril	.....	.....	10 8	10 2	11 5	10 2	13 2	11 0	12 4	11 7	16 0	10 6	17 3	10 6	16 6	11 1	12 9	11 11	12 0	11 8
Mai	10 0	9 8	11 2	10 0	10 8	10 4	11 7	11 5	12 3	11 11	12 0	11 3	10 11	10 2	11 4	11 0	11 4	11 2	12 2	11 9
Juin	9 10	9 7	11 0	10 5	11 0	10 8	12 2	11 5	12 10	12 0	11 6	11 4	10 7	10 4	11 2	11 0	11 5	11 2	12 6	11 9
Juillet	9 10	9 8	10 7	10 4	11 0	10 10½	11 9	11 4	12 0	11 9	.....	10 0	11 9	10 7	11 1	10 9	11 11	11 4	12 8	12 2
Août	9 8	9 6	10 6	10 2	10 11	10 8	11 6	11 1	11 8	11 5½	11 6	10 9	11 3	11 0	10 9	10 6	11 10	11 9	13 3	11 9
Septembre	9 7	9 3	10 5	9 7½	10 10	10 3	11 1	10 10	11 6	11 2	10 11	10 4	11 3	11 2	10 6	10 3	11 10	11 4	.....	.....
Octobre	9 6	9 1	9 9	9 5	10 4	10 1	10 10	10 7	11 4	10 11	10 4	10 2	12 0	10 10	10 5	9 7	11 6	9 8	11 2½	10 3½
Novembre	10 1	9 4	9 10	9 4	10 3	9 10	11 5	10 5	10 11	10 10	10 4	10 1	11 0	10 10	9 10	9 2	10 8	10 4	.....	.....
Décembre	10 7½	9 5	19 0	9 9	17 3	9 10	11 4	10 6	11 9	10 6	17 8	10 0	15 5	11 0	16 6	9 2½	11 4	10 4	15 6	10 10

No. 3.—CANAL CORNWALL, etc.—*Suite*.

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	29 9	15 7	28 0	18 2	26 6	11 2	24 0	11 0	14 7	10 5	26 1	13 0	23 6	12 2	26 9	11 0	26 0	15 0
Février	29 0	20 0	34 0	19 0	33 0	23 9	25 6	20 0	27 9	12 6	25 6	20 9	25 6	17 0	27 0	18 6	24 0	19 0
Mars	30 3	12 3	22 6	10 10	25 0	15 0	25 0	17 0	23 3	14 11	19 2	14 0	20 0	13 6	27 0	17 2	26 0	16 0
Avril	12 3	11 5	11 2	10 10	14 6	11 8	16 0	12 6	14 9	11 9	11 8	10 10	12 8	11 2	16 2	10 3	15 10	11 8
Mai	.....	.....	11 2	10 10	12 4	11 11	12 10	12 4	12 0	11 8	11 10	11 3	11 9	11 2	10 9	10 4	12 7	11 10
Juin	12 2	12 0	11 4	11 1	12 5	12 1	12 4	11 9	11 9	11 7	11 10	11 6	11 5	11 1	11 4	10 6	12 2	11 9
Juillet	12 4	12 0½	11 6	11 2½	12 10	12 1	12 0	11 10	11 5	11 5	11 7	11 3	11 5	11 0	11 1	10 8	.....	.....
Août	12 3	11 6	11 6	11 2	12 2	11 8	12 1	11 5	11 6	11 1	11 4	11 1	11 1	10 6	11 2	10 8	.....	.....
Septembre	11 8	11 2	11 4	10 10	11 11	11 3½	11 8	11 2	11 3	10 8	11 2	10 0	10 7	10 3	11 1	10 9	.....	.....
Octobre	11 11	10 4	11 2	10 9	12 1	11 6	11 2	10 10	10 9	10 5	11 0	10 8	10 5	9 9	10 11	10 5	.....	.....
Novembre	10 11	10 3	11 4	10 5	12 0	11 5	11 2	10 4	10 9	10 5	11 3	10 8	10 5	9 10	11 0	10 5	.....	.....
Décembre	25 0	10 8	12 9	11 0	12 0	11 5	11 0	10 7	12 7	10 4	16 0	10 10	10 11	9 8	11 9	10 10	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 3.—*Suite.*—CANAL CORNWALL.—Profondeur d'eau sur le buse d'amont de l'Ecluse No. 21—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	9 6	8 2	10 4	5 1	10 4	8 2	10 11	9 11	11 0	9 1	9 7	8 4	10 7	7 0	9 3	3 0	12 0	11 0
Février	.....	.....	9 11	9 1	9 11	6 0	9 2	8 5	10 11	9 11	9 11	8 11	8 11	7 4	9 2	3 0	10 1	3 0	.....	.....
Mars	.....	.....	10 0	9 2	10 3	9 5	9 11	8 5	10 11	9 11	10 11	9 2	8 11	8 1	9 5	9 0	9 10	9 0	.....	.....
Avril	.....	.....	10 10	9 5	10 7	9 6	11 8	10 0	11 7	10 5	10 6	9 9	10 1	9 1	10 7	9 0	10 7	9 6	11 8	11 0
Mai	10 6	9 9	10 10	10 0	10 10	10 0	11 0	9 6	12 2	11 2	11 3	10 3	10 4	9 2	11 3	10 3	11 3	10 1	12 0	11 4
Juin	10 7	10 2	10 8	10 1	11 0	10 5	12 0	11 1	12 1	11 9	11 5	10 6	10 9	10 0	11 10	11 0	11 8	10 10	12 6	11 11
Juillet	10 5	10 0	10 6	10 0	10 11	10 6	12 0	11 0	12 0	11 5	11 4	10 3	11 0	10 4	11 2	10 1	11 10	11 2	12 6	11 10
Août	10 1	9 7	10 3	9 9	11 0	10 0	11 4	10 7	11 5	10 10	11 1	10 0	11 0	10 2	10 10	10 2	11 10	11 3	12 8	12 1
Septembre	10 0	9 2	10 1	9 1	10 5	9 6	11 1	10 5	11 1	10 3	10 8	9 5	10 11	10 2	10 6	9 11	.....	.....	11 10	11 2
Octobre	9 7	8 6	9 8	8 11	10 6	9 5	10 8	9 5	11 8	10 2	10 9	9 9	10 10	10 1	10 7	9 4	11 7	9 4	12 0	11 0
Novembre	10 2	9 0	9 7	8 0	9 11	9 1	10 9	9 10	10 7	10 1	10 6	9 3	10 10	9 10	10 3	9 1	12 0	10 8	.....	.....
Décembre	10 1	8 11	9 11	8 7	10 4	8 5	10 6	9 11	10 10	9 10	9 10	8 5	11 10	9 10	10 11	9 1	11 11	10 11	11 8	10 0

No. 3.—CANAL CORNWALL, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	11 6	10 1	12 2	10 3	11 1	9 8	11 6	9 3	11 3	10 4	11 9	3 0	10 9	9 10	10 0	5 0	11 10	10 0
Février	11 0	9 9	10 8	10 2	10 7	9 6	10 10	9 11	10 11	9 0	9 10	4 0	9 6	9 0	8 6	3 5	10 10	9 11
Mars	12 6	10 6	11 0	10 6	11 3	10 1	11 6	10 2	10 10	10 0	10 5	9 8	11 6	8 8	9 9	8 7	10 11	10 2
Avril	12 6	11 1	11 1	10 6	11 9	10 7	12 8	10 9	11 9	10 9	11 0	10 0	12 1	10 9	10 3	9 5	11 8	10 6
Mai	12 8	11 11	11 3	10 5	12 7	11 6	12 11	12 1	12 1	11 7	11 11	10 10	11 7	10 11	10 7	9 9	12 2	11 2
Juin	12 9	12 4	11 4	11 0	12 5	12 0	12 5	12 0	12 2	11 9	12 1	11 6	11 10	11 2	11 1	10 3	12 5	11 10
Juillet	12 7	12 1	11 6	10 11	12 5	11 9	12 6	11 10	11 7	11 3	11 10	11 5	11 8	10 11	11 7	10 6	.....	.....
Août	12 5	11 9	11 4	10 11	12 1	11 6	12 2	11 6	11 6	11 0	11 5	10 11	11 5	10 4	11 0	10 5	.....	.....
Septembre	12 2	11 1	11 2	10 6	12 1	11 4	11 10	11 0	11 0	10 7	11 1	10 4	11 2	9 10	11 0	9 5	.....	.....
Octobre	12 0	10 9	10 6	9 6	11 11	11 2	11 6	10 11	10 9	10 2	10 10	10 2	10 5	9 4	10 7	10 0	.....	.....
Novembre	11 0	10 3	12 10	8 11	12 0	11 5	11 3	10 2	10 9	10 1	10 10	10 1	10 1	9 1	10 10	9 11	.....	.....
Décembre	11 11	10 0	10 11	10 10	12 4	11 1	10 10	10 2	11 8	9 10	12 3	9 5	10 5	9 1	11 6	10 2	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 4—CANAL DE LA POINTE FARRAN.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 22—(d'après les rapports du Maître-d'écluse)

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 6	7 6	10 0	9 0	9 9	9 0	8 9	7 9	8 9	8 0	8 9	8 0	10 6	10 0
Février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 3	7 3	9 9	9 3	9 0	8 0	8 3	7 9	8 6	8 0	8 9	8 3	10 0	9 6
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 0	7 6	10 9	9 3	8 6	8 9	8 9	7 6	9 0	8 0	8 9	8 3	10 0	9 6
Avril	.....	.....	10 0	8 5	10 0	9 5	10 6	8 6	11 3	10 9	9 0	8 3	8 3	7 9	9 9	8 0	9 9	8 3	10 10	10 0
Mai	.....	.....	.....	.....	10 3	9 9	11 9	10 0	12 0	11 0	11 0	9 6	9 0	7 9	10 9	9 9	10 9	9 9	11 3	10 3
Juin	10 11	9 9	10 0	9 0	10 3	10 0	12 6	11 0	12 3	11 9	11 0	10 6	10 0	9 0	10 9	10 3	11 3	10 9	12 0	11 0
Juillet	10 0	9 5	10 0	9 6	10 6	10 0	12 0	11 0	12 0	11 3	11 0	10 6	11 0	10 0	10 9	10 0	11 3	11 0	11 9	11 3
Août	9 7	9 0	9 7	9 3	10 0	9 8	11 3	10 6	11 6	10 9	10 9	9 6	11 3	10 3	10 3	9 9	11 0	10 9	11 9	10 0
Septembre	9 0	8 3	9 10	8 6	10 0	8 6	10 9	10 0	11 0	10 9	9 9	9 0	11 3	10 0	9 9	9 6	11 0	10 6	11 9	11 0
Octobre	9 0	8 3	8 9	7 10	9 6	9 0	10 3	9 6	11 0	10 6	10 0	9 0	10 3	9 9	10 0	8 9	10 6	9 6	11 3	9 9
Novembre	9 3	8 5	8 7	7 6	9 6	8 0	10 6	9 9	10 6	9 10	9 3	8 6	10 0	9 3	9 0	8 3	11 0	9 6	10 3	9 3
Décembre	.....	.....	.....	.....	10 0	8 3	10 9	9 9	10 0	9 3	9 0	8 6	10 0	8 6	9 3	7 6	10 9	10 0	10 3	9 6

No. 4.—CANAL DE LA POINTE FARRAN, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plu petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	p ds.	pds. p.
Janvier	10 0	9 6	10 6	8 9	8 9	8 4	9 6	8 3	9 0	8 3	10 0	8 0	9 0	8 3	8 9	7 9	10 0	8 6
Février	9 6	9 6	8 9	8 0	8 9	8 3	8 9	8 3	9 6	8 3	9 0	8 6	8 6	7 6	8 0	7 0	8 6	8 6
Mars	10 3	9 3	8 9	8 3	9 0	8 3	9 0	8 6	8 9	8 6	9 0	8 6	8 6	7 6	8 6	7 3	8 9	8 6
Avril	10 6	9 9	9 3	8 6	9 0	8 6	10 3	8 9	8 9	8 6	9 6	8 9	10 3	8 6	8 9	8 3	9 9	9 0
Mai	11 6	10 0	8 9	8 6	11 3	9 0	11 9	9 9	9 0	8 6	10 0	9 0	10 0	9 6	8 9	8 6	10 3	9 9
Juin	11 3	10 0	9 0	8 6	9 9	9 3	10 6	10 0	10 3	9 6	10 6	9 9	10 9	10 0	10 0	8 9	10 6	10 0
Juilet	11 6	11 3	9 6	8 3	9 9	9 6	10 0	9 9	10 0	8 9	10 0	9 9	10 0	9 9	9 6	9 0	.....	.....
Août	10 6	9 0	9 6	9 0	9 9	9 6	9 9	8 9	10 0	9 0	9 9	9 0	9 9	9 0	9 6	9 3	.....	.....
Septembre	10 3	9 0	9 3	8 6	9 9	9 3	9 0	8 1	9 0	8 9	9 0	8 9	9 0	8 6	9 9	9 3	.....	.....
Octobre	10 0	9 3	9 0	8 3	9 9	9 3	9 0	8 0	9 3	8 9	9 3	8 9	9 0	8 6	9 9	9 0	.....	.....
Novembre	9 3	8 6	11 9	8 6	10 0	9 3	9 0	8 3	9 3	8 9	9 9	9 0	9 0	8 6	9 9	8 6	.....	.....
Décembre	9 9	8 9	9 9	8 6	9 0	8 6	9 0	8 3	9 6	8 6	10 6	9 0	9 3	8 6	9 3	8 0	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 5.—CANAL DU RAPIDE PLAT.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 23—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.		1860.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	10 6	9 0	8 6	6 9	9 9	9 0	9 0	8 0	13 0	11 3	11 6	10 0	11 0	9 9
Février	.....	.....	10 0	9 0	8 0	7 0	9 9	9 0	8 6	8 0	12 0	11 0	11 0	9 0	10 6	10 0
Mars	.....	.....	9 9	9 0	8 3	7 0	9 6	8 3	8 9	8 0	11 9	11 0	12 9	10 0	11 0	9 9
Avril	.....	.....	9 9	9 0	9 3	8 0	10 3	8 3	10 0	8 9	12 0	11 0	13 1	11 3	10 9	10 3
Mai	.....	.....	11 0	9 9	9 6	8 6	11 0	10 3	11 0	9 6	12 0	11 3	13 3	12 0	11 0	10 3
Juin	.....	.....	11 3	10 9	10 3	9 6	11 0	10 6	11 9	10 9	12 9	11 9	12 9	12 3	11 0	10 6
Juillet	.....	.....	11 0	10 9	10 3	9 9	10 9	10 3	11 9	11 3	12 10	12 3	12 9	12 0	11 6	10 9
Août	11 6	10 9	10 6	9 9	10 6	10 0	10 6	9 6	12 0	11 0	12 9	12 3	12 6	11 9	11 0	10 6
Septembre	.....	.....	10 0	9 3	10 6	9 6	10 0	9 3	11 9	11 0	12 6	11 6	12 3	10 0	11 3	10 3
Octobre	.....	.....	10 6	8 8	10 3	9 9	9 6	8 0	11 3	10 0	11 6	10 6	10 0	9 3	10 9	9 0
Novembre	10 6	9 3	9 3	8 5	10 0	9 3	9 3	7 9	12 9	10 0	11 3	10 9	10 6	9 9	13 0	9 0
Décembre	10 0	9 9	8 6	7 0	10 0	9 0	9 3	7 0	11 9	10 9	11 3	10 0	10 6	9 0	10 9	9 6

No. 5.—CANAL DU RAPIDE PLAT.—*Suite.*

MOIS.	1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	10 6	9 9	11 0	10 0	10 9	9 6	11 6	7 3	10 6	9 6	9 6	7 0	10 3	8 0
Février	10 9	9 9	10 9	10 6	11 0	9 9	9 3	8 3	10 3	8 0	7 8	6 3	9 0	8 0
Mars	10 9	10 10	10 9	10 0	10 0	9 3	10 0	8 9	11 0	7 9	8 5	6 6	10 8	8 4
Avril	11 9	10 0	12 9	10 3	11 9	9 3	10 6	9 3	11 6	9 9	10 0	8 3	11 2	10 0
Mai	12 9	11 0	13 4	12 3	12 0	11 3	11 6	10 3	11 6	10 6	10 9	9 6	12 0	10 0
Juin	12 9	12 0	12 9	11 9	12 0	11 6	12 0	11 3	11 6	10 3	10 9	9 6	12 10	11 0
Juillet	12 8	11 6	12 6	12 0	11 9	11 3	11 3	10 9	11 6	10 3	11 0	10 0	.....	.....
Août	12 3	11 6	12 3	11 0	11 6	10 3	10 9	10 6	11 0	9 9	10 6	10 0	.....	.....
Septembre	12 6	10 9	11 9	10 3	10 6	10 0	10 6	9 6	10 0	8 6	10 9	9 0	.....	.....
Octobre	11 9	11 0	11 6	10 0	10 6	9 6	10 6	9 6	.....	.....	10 6	8 10	.....	.....
Novembre	12 0	10 3	11 0	9 3	10 9	9 3	10 6	9 6	9 9	8 0	10 6	8 9	.....	.....
Décembre	12 9	10 9	10 6	9 6	11 6	9 3	11 9	9 3	9 9	8 6	16 6	9 0	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 6.—CANAL DE LA POINTE AUX IROQUOIS, ou PIED DU CANAL DES GALOPS.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Eclusе No. 25—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1858.		1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus rande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. d.	pds. d.	pds. p.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. d.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. d.
Janvier	.....	.....	13 9	12 3	13 5	11 9	12 9	11 8	13 10	12 0	13 0	11 10	13 5	9 1	13 1	11 2	11 8	9 0	13 0	11 10
Février	.....	.....	13 8	11 10	13 1	12 0	12 5	11 8	13 3	12 0	13 10	11 0	12 6	11 0	11 8	10 3	10 6	8 0	12 9	11 8
Mars	.....	.....	14 9	12 2	13 8	12 6	13 9	11 10	13 0	11 10	13 5	11 8	12 8	11 4	13 9	10 8	11 6	9 5	13 2	11 8
Avril	.....	.....	16 0	14 0	13 8	12 8	14 6	12 3	15 9	12 10	14 3	12 6	13 5	12 0	14 6	12 6	12 6	10 2	14 3	12 7
Mai	.....	.....	16 6	15 0	13 8	12 10	16 8	13 8	16 10	14 9	14 11	13 0	14 9	13 0	14 6	13 1	12 9	11 1	15 2	13 10
Juin	.....	.....	16 2	15 6	13 8	13 4	15 6	14 8	15 6	14 3	15 2	14 0	15 2	14 4	14 11	13 6	13 5	12 4	15 6	14 5
Juillet	.....	.....	16 3	14 10	14 3	12 10	15 6	14 3	15 6	14 7	14 6	13 5	14 9	13 6	14 6	13 0	13 7	12 6	.....	.....
Août	.....	.....	15 6	14 6	13 8	13 0	15 1	14 3	15 2	13 9	14 2	13 0	14 2	12 9	14 3	12 3	13 3	12 6	.....	.....
Septembre	.....	.....	14 11	12 9	13 5	12 4	14 6	12 9	14 9	12 11	13 8	12 7	13 6	12 2	12 6	10 8	13 6	11 4	.....	.....
Octobre	15 5	13 3	14 8	13 1	13 9	10 11	14 6	13 8	13 10	12 4	13 0	12 0	13 5	11 8	12 7	9 9	13 4	11 9	.....	.....
Novembre	14 3	13 0	14 2	11 9	15 6	11 9	14 8	12 6	14 0	11 6	13 3	11 3	14 3	11 10	12 0	10 3	13 2	11 9	.....	.....
Décembre	14 1	11 3	13 10	11 2	13 2	12 0	15 0	13 0	13 0	11 0	14 6	10 9	14 10	12 4	11 11	10 6	13 10	11 10	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 6.—*Suite.*—CANAL DES GALOPS, ECLUSE DE GARDE.—Profondeur d'eau sur le busc d'amont de l'Ecluse No. 27—(d'après les rapports du Maître-d'écluse.)

MOIS.	1857.		1858.		1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. d.	pds. p.	pds. p.	pd. p.	pd. p.	pd. p.	pd. p.	pd. p.	pd. p.
Janvier	.....	.....	12 2	10 9	11 3	9 6	11 4	9 2	10 6	8 6	11 4	9 2	10 9	9 10	12 0	8 0	10 5	8 0	9 6	8 4	10 6	8 3
Février	.....	.....	11 6	9 8	11 2	9 10	10 6	8 9	10 2	8 1	10 2	9 4	10 8	9 6	10 0	9 1	8 11	7 6	8 6	7 2	10 3	9 0
Mars	.....	.....	11 5	10 9	12 3	10 5	11 2	10 4	11 0	10 1	10 7	9 6	10 11	9 4	10 4	9 4	11 0	9 0	9 6	8 3	10 7	10 0
Avril	.....	.....	12 0	10 9	12 9	11 5	11 0	10 3	12 0	10 9	12 6	10 6	12 0	10 2	11 0	9 8	12 6	10 10	10 2	9 0	11 6	10 2
Mai	11 3	10 3	12 0	11 0	13 0	11 9	11 3	10 6	13 0	11 3	13 0	12 2	12 2	11 3	12 2	10 10	11 8	10 6	10 6	9 6	12 3	11 3
Juin	11 11	11 0	12 9	12 0	12 11	12 5	11 3	10 9	12 9	12 0	12 8	11 9	12 9	11 6	12 3	11 5	11 10	11 0	10 9	10 0	12 6	11 9
Juillet	11 10	11 3	12 11	11 9	12 9	12 0	11 6	10 6	12 6	12 0	12 7	11 9	12 0	11 1	12 0	11 2	11 8	10 6	10 9	10 0	.....	.....
Aout	11 10	11 2	12 9	11 9	12 6	11 3	11 9	10 6	12 0	11 6	12 2	11 3	11 6	10 7	11 6	10 7	10 9	10 4	10 9	10 4	.....	.....
Septembre	11 9	11 0	12 6	11 6	12 0	10 0	11 4	10 0	12 0	10 9	11 9	10 9	11 0	10 6	11 0	10 0	10 7	9 3	11 3	10 0	.....	.....
Octobre	11 6	10 1	12 9	10 6	11 6	11 8	10 5	9 5	12 0	10 9	11 0	10 4	10 9	10 0	11 0	9 4	10 4	8 9	10 6	9 8	.....	.....
Novembre	12 0	10 0	11 6	10 3	11 0	9 9	11 8	9 10	12 3	10 4	11 0	9 7	10 6	9 6	12 0	10 1	10 4	9 2	10 9	9 8	.....	.....
Décembre	12 0	10 5	11 3	10 5	11 0	9 6	10 9	10 0	12 6	10 4	10 7	9 7	11 0	9 0	12 0	10 2	10 0	8 8	11 0	10 3	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 7.—CANAL WELLAND.—Profondeur d'eau sur le buse d'aval de l'Ecluse No. 1, Port Dalhousie—(d'après les Rap. du M.-d'écluse).

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grands.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p'	pds. p.	pds. p.	pds· p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier			12 0	11 9	11 9	11 8	12 2	12 2	13 6	13 3	13 6	12 6	12 0	11 6	12 2	11 9	11 10	11 6	14 10	14 3
Février			12 1	11 11	12 7	11 9	12 4	12 1	13 6	13 0	13 1	12 8	11 11	11 2	11 10	11 7	11 10	11 6	14 10	14 2
Mars			12 6	12 1	12 7	12 1	12 9	12 4	13 9	13 4	13 6	12 6	12 0	11 3	12 2	11 8	12 7	11 8	14 10	14 5
Avril			12 11	12 6	13 0	12 7	13 6	12 10	13 11	13 7	13 6	13 0	12 1	11 6	13 3	12 1	13 4	12 6	15 2	14 9
Mai			13 3	12 11	13 3	13 2	14 4	13 6	15 0	13 11	14 5	13 7	12 11	12 0	14 0	13 3	14 3	13 5	15 9	15 2
Juin	13 2	13 0	13 4	13 3	13 5	13 3	14 6	14 3	15 6	15 0	14 5	14 0	13 7	12 11	14 6	13 10	14 9	14 1	16 0	15 8
Juillet	13 1½	12 8	13 2	12 9	13 4	13 1	14 3	14 4	15 4	14 6	14 6	14 4	13 10	13 7	14 7	14 3	15 0	14 8	16 2	15 10
Août	12 7½	12 5	12 8	12 6	13 1	13 0	13 10	13 10	14 5	13 9	14 5	14 0	13 9	13 6	14 4	13 7	15 1	14 10	16 0	15 8
Septembre	12 5	11 10	12 6	12 4	13 0	12 8	13 5	13 5	14 3	13 3	14 2	13 5	14 6	13 5	13 7	12 0	15 0	14 6	15 8	15 1
Octobre	11 11	11 8	12 4	11 8	12 7	12 3	13 4	13 4	14 2	13 0	13 6	12 9	13 5	12 9	12 11	12 3	14 8	14 1	15 5	14 10
Novembre	11 10	11 8	11 8	11 6	12 4	12 3	13 6	13 3	13 7	13 0	13 1	12 4	12 10	12 4	12 4	11 9	14 7	14 0	15 1	14 9
Décembre	11 8	11 7	11 8	11 8	12 3	12 2	13 2	13 2	13 8	12 11	12 5	11 7	12 6	12 0	11 11	11 6	14 8	14 6	15 2	14 7

No. 7.—CANAL WELLAND, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	p s p.	pds. p.	ft. in.	pds. p.	pps. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	15 1	14 7	13 11	13 7	.....	.....	14 8	13 4	13 10	13 5	13 5	12 6	13 9	13 3	13 0	11 0	13 9	13 4
Février	14 11	14 7	13 10	13 7	.....	.....	14 2	13 6	14 1	13 7	13 4	12 3	13 6	13 0	12 3	11 9	14 0	13 5
Mars	15 0	14 7	13 10	13 6	.....	.....	14 4	13 7	14 5	13 7	13 4	12 11	14 4	13 0	12 8	11 9	14 0	13 6
Avril	15 4	14 9	14 0	13 8	.....	.....	15 7	14 1	15 0	14 0	14 3	13 3	14 8	13 8	13 2	12 5	14 6	13 8
Mai	15 8	15 3	14 0	13 7	.....	..... h..	16 0	15 7	15 5	14 11	15 2	14 2	14 11	14 7	13 6	13 0	15 5	14 6
Juin	15 11	15 8	14 2	13 11	.....	.....	15 9	15 5	15 2	15 0	15 4	14 11	14 10	14 5	13 9	13 3	15 6	15 0
Juillet	16 0	15 9	14 4	14 1	.....	.....	15 7	15 2	15 0	14 8	14 11	14 4	14 7	13 10	13 11	13 7	.....	.....
Août	15 11	15 6	14 3	14 0	15 5	14 9	15 4	14 9	14 8	14 3	14 6	13 11	14 2	13 9	13 8	13 5	.....	.....
Septembre	15 7	15 1	14 2	13 10	14 11	14 2	14 9	14 1	14 5	13 8	14 2	13 4	14 6	15 4	13 7	13 3	.....	.....
Octobre	15 0	14 4	.....	.....	14 10	14 6	14 3	13 6	13 7	13 4	13 8	13 4	13 8	13 1	13 8	13 1	.....	.....
Novembre	14 4	13 10	.....	.....	15 4	14 6	13 10	13 5	13 6	13 0	13 7	12 9	13 4	12 8	13 8	13 0	.....	.....
Décembre	13 11	13 6	.....	.....	14 9	13 10	13 6	13 3	13 6	13 1	13 10	12 8	13 0	12 6	13 9	12 9	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 7.—*Suite.*—CANAL WELLAND.—Profond. d'eau sur le buse d'amont de l'Ecl. No. 27, Port Colborne—(d'après les Rap. du M.-d'écl.)

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier.	.....	.....	.....	.....	15 2	11 1	13 11	9 9	14 4	11 3	14 8	11 7	14 4	10 9	13 0	12 5	11 9	10 11	16 7	12 1
Février	.....	.....	13 4	11 0	12 2	9 9½	12 6	11 5	12 9	12 10	12 7	11 0	12 3	11 1	12 9	11 8	13 3	10 10	13 4	11 6
Mars	.....	.....	15 0	11 6	13 2	11 4	13 8	11 2	14 0	12 11	13 7	11 3	13 5	10 10	12 4	11 9	13 5	11 0	13 3	12 9
Avril	.....	.....	12 10	11 6	13 5	11 1	14 2	9 10	13 10	11 2	13 8	11 0½	12 6	11 4	13 0	12 0	16 4	12 9	14 4	12 0
Mai	13 6	12 0	12 10	11 5	16 4	12 1	16 4	13 0	14 5	13 3	13 10	12 1	13 0	11 7	12 10	12 4	13 5	12 2	15 9	12 7
Juin	12 8	11 8	12 6	11 9	13 10	12 7	15 0	12 11	15 5	13 5	13 4	12 10	13 3	12 2	13 3	12 5	13 9	12 11	15 5	13 8
Juillet	12 8½	11 6	12 10	11 9	14 3	12 6	14 11	12 2	14 5	13 5	14 3	12 9	14 5	12 5	13 3	12 5	13 9	13 0	15 1	14 0
Août	13 3	11 11	12 9	11 5	13 3	12 6	13 6	13 0	13 9	13 3	13 2	12 1	14 7	12 9	13 1	12 5	13 9	13 0	15 5	14 0
Septembre	12 6	10 9	12 5	10 8	13 5	12 1	14 5	12 6	14 6	12 2	12 8	11 8	13 10	12 0	13 8	11 10	13 5	12 9	14 5	13 5
Octobre	12 5	10 9	13 2	11 1	14 1	12 1	13 5	11 7	14 11	12 3	13 10	11 8	14 5	11 9	12 9	11 1	13 3	11 7	17 0½	12 5
Novembre	13 10	11 7	12 4	10 9	14 3	12 1	13 10	11 10	13 5	12 0	14 5	11 7	15 7	12 2	17 0	11 3	14 10	12 5	14 2	13 0
Décembre	13 8	11 6	14 10	9 10	14 2	11 10	17 7	12 4	15 10	11 10	14 8	11 3	14 5	12 3	17 7	10 6	15 8	12 6	17 3	13 0

No. 7.—CANAL WELLAND, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	14 9	13 0	13 4	12 10	13 9	11 8	16 3	12 5	17 7	12 10	17 9	11 3	13 7	10 9	16 2	10 10	12 10	11 2
Février	17 8	11 2	13 3	12 4	12 9	10 3	14 5	12 2	14 5	13 0	13 0	11 10	11 7	10 7	13 3	11 0	12 3	10 5
Mars	18 9	12 11	14 4	12 7	13 9	12 0	13 9	11 9	14 7	12 9	13 9	11 6	13 11	10 4	13 0	10 5	13 0	11 0
Avril	17 11	13 5	14 5	12 11	13 11	12 6	15 2	12 0	14 10	13 0	13 5	12 1	13 8	11 8	13 6	10 10	13 3	11 7
Mai	16 1	13 7	14 4	13 0	15 4	13 2	15 6	13 7	14 7	11 1	14 0	12 11	13 1	11 11	13 2	11 10	13 7	12 1
Juin	14 9	13 9	16 4	13 2	14 0	13 0	14 5	13 4	14 6	13 0	14 0	13 0	13 5	12 4	13 11	12 2	13 7	12 10
Juillet	14 8	13 9	14 4	13 0	14 4	13 3	14 5	13 10	13 7	13 0	13 6	12 10	13 8	12 1	13 6	12 9	.....	.....
Août	14 5	13 4	14 2	13 0	14 3	12 11	14 5	13 2	14 6	13 1	14 0	11 4	13 1	11 7	13 2	12 0	.....	.....
Septembre	15 6	12 1	15 1	12 9	14 5	13 1	14 5	12 11	13 9	12 7	14 4	12 2	14 0	11 3	13 11	11 5	.....	.....
Octobre	16 3	12 4	13 5	12 7	14 10	13 0	14 8	12 5	16 1	11 11	14 2	12 0	14 2	10 3	16 6	12 4	.....	.....
Novembre	16 2	12 9	16 2	12 4	15 10	11 7	14 7	12 0	14 4	11 7	15 1	12 1	14 9	11 3	14 2	11 9	.....	.....
Décembre	13 7½	12 1	13 8	12 2	15 5	13 1	14 7	11 9	15 5	11 7	15 7	11 9	13 7	11 0	15 7	12 3	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 7.—*Suite.*—CANAL WELLAND.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 29, Port Maitland—(d'après les Rap. du M.-d'écl.)

MOIS.	1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avril	.....	.....	.....	.....	11 0	9 1	12 10	9 5	12 4	10 6	12 4	11 0	.....	.....	.....	.....	11 6	9 6	11 9	10 3
Mai	.....	.....	11 6	9 8	12 3	10 4	14 6	11 6	13 8	11 0	12 0	11 0	11 6	9 10	12 0	10 3	12 0	10 5	12 4	9 11
Juin	11 2	10 6	10 8	9 10	11 7	10 6	12 6	11 10	13 4	12 0	12 10	11 0	12 0	10 6	12 4	10 3	12 3	11 2	12 0	10 6
Juillet	11 6	10 4	10 10	9 8	12 6	10 11	12 11	11 7	12 6	10 10	12 3	10 5	12 6	10 9	12 0	11 2	12 9	11 6	11 6	10 8
Août	11 0	10 6	10 9	9 4	12 2	10 9	12 2	11 4	12 0	11 4	11 10	10 8	13 2	11 0	12 0	10 8	12 0	11 4	11 11	10 7
Septembre	10 11	9 1	10 11	9 3	12 5	9 11	13 2	11 1	12 6	10 6	11 9	10 2	11 10	9 10	12 6	10 6	12 10	10 7	13 6	11 11
Octobre	11 0	9 1	10 11	9 0	12 6	10 0	11 11	9 10	12 10	10 7	11 7	9 9	12 0	10 6	12 10	10 7	11 10	10 3	12 4	10 2
Novembre	11 11	9 0	10 2	9 0	12 6	10 0	12 1	10 2	11 9	10 6	15 0	9 3	12 6	10 3	15 3	10 6	13 6	10 3	12 8	10 8
Décembre	11 8	9 0	10 11	9 0	12 3	10 3	12 6	10 9	15 3	10 6	11 6	9 10	15 3	10 6	11 9	9 6	11 11	10 3	12 6	10 9

No. 7.—CANAL WELLAND, etc.—*Suite.*

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. d.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 10	11 0	14 0	9 10	11 7	10 0	11 6	9 0	11 11	10 10
Février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 11	10 10	12 8	10 5	12 10	10 3	11 0	9 0	11 3	9 0	11 8	10 10
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 2	10 4	12 6	11 1	11 10	10 0	11 6	9 1	10 8	9 10	11 3	9 3
Avril	16 3	11 10	.....	.....	12 10	10 6	14 0	11 8	12 9	11 2	12 6	10 3	12 6	10 1	12 0	9 6	12 0	10 0
Mai	13 8	12 1	12 9	11 10	13 0	11 6	13 3	12 0	13 0	11 0	11 8	10 0	12 2	10 1	11 9	10 6	13 3	10 7
Juin	12 0	11 4	12 11	11 1	12 10	10 6	13 0	12 0	13 4	11 7	12 0	10 3	12 0	10 7	13 6	10 10	12 6	11 6
Juillet	13 3	12 2	12 11	11 6	12 10	11 3	13 0	11 10	12 10	11 3	12 2	10 7	12 1	10 7	12 6	10 6	.....	.....
Août	13 0	11 10	12 4	11 7	12 10	11 5	12 10	11 5	12 8	11 0	12 10	10 8	12 2	10 6	11 11	10 6	.....	.....
Septembre	13 0	10 3	13 0	10 7	12 10	10 4	12 5	11 0	11 9	11 0	12 5	11 2	11 6	10 2	12 3	10 0	.....	.....
Octobre	13 0	10 5	12 4	10 0	13 0	11 0	12 9	11 1	12 9	10 6	12 9	10 10	12 0	9 2	14 0	10 7	.....	.....
Novembre	16 0	11 0	15 3	10 6	13 6	11 0	12 4	10 2	12 11	10 6	12 4	10 1	12 6	9 11	12 10	10 5	.....	.....
Décembre	12 6	10 9	.....	.....	11 10	10 0	17 5	10 10	14 0	10 0	12 2	10 10	11 7	10 0	12 6	10 11	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

CANAL A NAVIRES DU SAULT STE. MARIE.

No. 8—Profondeur d'eau sur le busc d'aval, moyenne générale, 12 pieds.
do do d'amont do 12 pieds 6 pouces.

OBSERVATIONS.—La moyenne ci-dessus est celle depuis que le canal a été construit.

(Signé,) JOHN WILSON,
Percepteur.

MAISON DE DOUANES, PORT DU SAULT STE. MARIE,
Mars 15, 1867.

No. 9.—ECLUSE ST. OURS—Profondeur d'eau sur le busc d'aval—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	14 9	13 6	12 10	10 8	14 0	12 4	17 5	16 1	11 9	8 11	16 7	13 9
Février	13 6	12 4	12 5	11 4	12 10	11 4	16 8	15 1	12 10	10 6	17 3	13 5
Mars	13 6	12 4	15 3	12 4	15 9	12 4	29 9	14 9	14 10	12 2	17 0	16 2
Avril	24 10	13 0	23 11	15 2	16 8	13 6	24 8	16 5	18 9	14 6	22 5	17 0
Mai	20 6	15 0	19 6	15 10	18 5	16 1	17 4	15 9	16 7	13 5	20 4	18 6
Juin	14 16	11 0	15 10	11 7	15 8	11 4	15 5	11 0	15 4	12 4	18 9	13 9
Juillet	11 0	9 6	11 10	10 3	10 9	8 10	11 9	10 10	12 2	9 11	.....	.....
Août	10 0	8 11	11 0	9 3	9 6	8 6	10 8	8 11	10 4	9 5	.....	.....
Septembre	11 2	9 2	10 0	8 10	9 10	8 2	9 6	7 9	13 1	10 1	.....	.....
Octobre	10 10	9 1	10 3	9 1	11 4	8 10	8 2	7 2	12 5	9 1	.....	.....
Novembre	11 9	9 6	11 4	9 1	12 4	10 3	10 4	7 1	14 4	9 10	.....	.....
Décembre	14 1	10 2	14 6	9 9	17 4	12 2	10 7	7 10	17 2	13 3	.....	.....

No. 10.—CANAL CHAMBLY.—Profondeur d'eau, sur le busc d'amont de l'Ecluse de Garde No. 1, à St. Jean—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avril	.....	.....	.....	.....	.....	11 8	.....	10 6	.....	.....
Mai	.....	.....	11 4	10 8	11 6	10 8	10 6	9 8	12 9	11 6
Juin	.....	.....	10 11	8 7	10 8	9 3	10 0	9 2	12 4	10 6
Juillet	.....	.....	8 9	7 10	9 4	8 8	9 3	8 5	.....	.....
Août	.....	.....	7 11	7 5	8 11	7 10	8 8	8 1	.....	.....
Septembre	.....	.....	8 0	7 2	8 0	7 3	9 9	8 3	.....	.....
Octobre	9 10	8 5	8 8	7 10	8 3	6 9	9 5	9 0	.....	.....
Novembre	9 4	8 5	9 9	8 7	7 3	6 6	9 10	8 10	.....	.....
Décembre	.....	.....	10 0	9 9	.....	.....	.....	9 11	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 11.—ÉCLUSE STE. ANNE, RIVIERE DES OUTAOUAIS.—Profondeur d'eau sur le buse d'aval de l'Ecluse—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		1857.		1858.		1859.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus petite.	La plus grande.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	.....	.....	9 0	7 3	7 7	6 9	7 5	6 11	8 7	7 6	7 9	7 1	8 4	7 9	7 8	7 2
Février	.....	.....	8 5	6 10	7 8	6 8	7 8	6 6	7 8	7 0	7 10	6 11	8 8	7 11	7 4	6 8
Mars	.....	.....	7 5	6 5	7 10	6 3	7 6	6 1	7 8	6 3	7 10	7 0	8 8	7 2	9 6	6 9
Avril	.....	.....	9 2	7 1	8 7	6 8	12 10	6 1	9 8	6 2	10 10	7 2	11 2	8 10	10 1	8 9
Mai	.....	.....	10 6	9 1	14 0	11 0	13 6	11 10	10 6	8 8	13 10	10 9	11 9	11 2	13 0	10 2
Juin	.....	.....	10 2	8 6	13 0	9 2	11 10	10 1	8 7	7 6	13 6	11 7	11 9	9 6	12 2	10 2
Juillet	.....	.....	8 6	7 1	9 2	7 2	9 10	7 9	8 1	7 6	11 6	9 11	9 5	8 0	10 0	8 1
Août	.....	.....	7 0	6 8	7 2	5 11	7 9	6 8	7 5	6 5	10 1	8 10	8 5	7 0	8 2	6 11
Septembre	6 6	6 3	7 3	6 4	6 2	5 9	9 9	6 5	7 7	6 9	8 11	8 1	9 3	7 0	7 6	6 8
Octobre	6 8	6 4	7 0	6 7	6 9	6 2	8 0	6 5	8 6	7 7	8 5	7 8	8 8	8 0	8 0	7 5
Novembre	7 2	6 2	7 6	6 5	7 11	6 9	9 7	7 9	8 3	7 8	10 0	7 5	8 7	7 6	10 1	7 4
Décembre	7 10	6 10	.....	.....	8 1	7 6	9 0	7 11	8 3	7 8	8 10	7 11	7 4	6 11	9 3	8 7

No. 11.—ÉCLUSE STE. ANNE, RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, etc.—*Suite.*

MOIS.	1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus grande.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	8 9	7 5	8 2	7 3	9 3	8 3	7 4	6 9	8 9	7 1	8 4	7 8	6 7	5 11	9 3	8 7
Février	7 10	7 1	8 4	7 4	8 4	7 5	7 2	6 8	7 8	6 9	7 9	6 10	6 8	5 11	8 6	7 8
Mars	8 6	7 3	8 9	7 9	7 6	6 9	6 11	6 6	6 9	6 6	10 1	6 10	6 9	6 4	7 9	6 10
Avril	10 0	8 3	13 4	8 0	13 10	6 8	12 8	6 8	13 4	6 9	12 10	10 5	13 7	6 3	11 3	7 0
Mai	13 7	9 11	15 4	13 8	13 9	11 4	12 6	10 1	15 7	13 0	13 3	12 6	12 10	10 7	14 2	11 5
Juin	11 9	9 3	14 2	9 9	11 3	8 3	10 0	8 4	12 8	8 5	12 4	8 7	11 1	10 0	14 0	10 11
Juillet	9 1	7 3	9 10	8 4	8 2	7 0	8 4	7 4	8 4	6 10	9 7	8 9	9 11	8 2	.....	.....
Août	7 3	6 9	8 6	7 3	7 3	6 8	7 4	6 3	6 10	6 1	9 3	8 0	8 1	7 1	.....	.....
Septembre	7 3	6 8	8 0	6 10	8 3	6 6	6 8	6 3	6 5	5 11	7 11	6 6	9 5	7 3	.....	.....
Octobre	7 4	7 0	8 6	8 2	8 7	7 5	7 6	6 9	8 0	6 4	6 5	5 11	9 9	7 2	.....	.....
Novembre	8 4	7 4	9 8	8 2	8 10	7 9	9 6	7 3	9 3	7 9	6 5	5 11	10 11	7 9	.....	.....
Décembre	8 3	7 4	9 3	8 0	7 10	7 2	9 3	7 10	10 2	8 2	6 9	6 0	11 2	9 4	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 12.—CANAL CARILLON.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 1—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	10 7	9 9	10 0	9 4	9 0	8 0	11 0	8 7	9 0	6 8	10 6	10 0	11 0	9 7	7 1	6 7	12 0	10 6
Février	10 2	9 9	9 11	9 1	7 6	7 5	8 6	7 3	9 0	8 0	10 0	7 8	9 0	8 4	7 2	6 3	11 0	8 1
Mars	.....	.....	10 0	8 4	8 2	7 0	7 6	6 0	8 0	7 0	8 0	7 0	11 4	7 6	8 0	7 2	8 0	8 0
Avril	.....	.....	11 3	9 9	14 10	9 0	16 3	8 4	16 0	6 9	16 0	8 1	14 2	12 10	16 0	8 7	15 6	9 3
Mai	.....	.....	15 0	11 7	17 0	15 6	16 1	13 2	13 5	16 6	17 5	16 0	15 6	14 0	15 0	13 6	16 9	15 5
Juin	12 8	11 1	13 0	10 0	.....	.....	11 6	9 3	10 0	9 0	13 0	9 8	13 9	10 0	13 0	11 0	14 0	11 11
Juillet	10 9	8 7	9 2	7 7	.....	.....	7 10	7 5	9 0	7 6	8 0	7 5	11 1	10 0	10 0	8 4	.....	.....
Août	8 4	7 5	7 9	7 2	.....	.....	7 7	6 11	6 6	6 0	6 11	6 4	9 4	7 9	8 5	7 8	.....	.....
Septembre	8 7	7 0	7 7	7 1	.....	.....	10 10	7 1	6 10	6 2	6 4	6 0	8 0	6 9	10 10	9 0	.....	.....
Octobre	8 5	7 1	7 9	7 0	.....	.....	10 0	8 4	8 2	7 8	9 3	7 9	6 3	6 2	10 6	9 4	.....	.....
Novembre	10 3	7 9	9 3	8 2	.....	.....	10 0	9 0	11 0	9 0	10 3	9 2	7 1	6 9	11 7	9 8	.....	.....
Décembre	11 0	9 10	8 10	8 0	.....	.....	9 2	8 0	10 6	10 0	10 0	9 3	7 2	6 8	13 0	11 0	.....	.....

No. 12.—*Suite.*—CANAL CARILLON.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse de Garde No. 3—(d'après les rapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	10 6	8 6	8 6	8 4	8 0	7 0	10 4	9 6	8 4	7 0	9 10	7 6	9 6	9 0	6 0	6 0	11 6	10 6
Février	8 6	8 0	7 6	6 10	7 0	6 1	7 9	5 8	8 3	7 0	8 0	7 0	9 0	7 6	6 0	6 0	9 6	7 7
Mars	.....	.....	9 3	5 6	7 0	6 0	5 2	5 0	6 10	6 2	7 6	6 10	12 4	7 2	6 0	6 0	7 4	6 2
Avril	.....	.....	11 4	10 6	14 8	6 6	13 4	5 9	14 4	5 10	16 6	7 6	14 8	13 4	16 8	6 0	12 4	7 0
Mai	.....	.....	16 6	12 4	18 5	17 0	16 6	14 0	14 4	11 8	19 0	16 3	15 2	14 4	14 6	13 0	16 11	15 2
Juin	13 9	11 7	14 0	10 2	.....	.....	12 3	9 0	11 6	9 2	14 0	9 4	14 0	9 2	12 6	11 6	17 2	14 0
Juillet	11 5	8 0	9 0	7 0	.....	.....	8 0	6 7	8 8	7 2	7 8	6 6	10 6	9 6	10 6	8 8	.....	.....
Août	7 11	7 0	6 9	6 5	.....	.....	6 10	5 9	6 6	5 10	6 0	5 8	9 8	8 0	8 2	6 10	.....	.....
Septembre	7 8	6 1	7 0	6 1	.....	.....	8 7	6 0	6 4	5 8	5 8	5 6	8 3	6 4	10 4	8 2	.....	.....
Octobre	8 5	7 7	6 11	6 7	.....	.....	9 1	7 6	7 6	7 0	8 9	6 6	6 4	5 6	11 0	9 6	.....	.....
Novembre	10 4	7 5	8 7	7 3	.....	.....	9 3	8 0	11 2	8 1	10 0	8 8	6 9	5 8	12 0	8 3	.....	.....
Décembre	10 4	9 4	8 1	7 3	.....	.....	8 4	7 5	11 0	8 4	9 8	8 9	7 0	6 0	13 0	10 11	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 13.—CHUTE A BLONDEAU.—Profondeur d'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 4.—(d'après les ćapports du Maître-d'écluse).

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	12 11	11 3	12 7	11 9	14 4	9 6	15 0	10 9	12 1	7 8	13 0	9 0	13 10	10 5	17 6	9 0	12 4	11 0
Février	14 8	13 9	9 11	8 9	14 6	10 10	14 3	10 0	16 6	9 9	11 4	7 6	13 10	8 4	18 4	12 8	13 6	10 10
Mars	.....	.....	10 7	8 11	11 10	7 7	10 0	7 1	16 9	7 2	6 10	6 5	12 8	7 8	18 10	6 8	9 6	7 6
Avril	.....	.....	12 3	10 3	15 6	8 2	16 8	7 0	15 6	7 0	17 0	7 9	16 3	13 9	17 5	6 5	13 6	8 6
Mai	.....	.....	17 6	13 4	20 1	17 10	17 6	14 10	15 4	12 6	20 4	17 4	16 11	16 1	14 11	13 7	18 6	14 11
Juin	14 9	12 9	14 11	11 1	.....	.....	12 10	9 0	12 0	10 6	14 8	10 4	15 0	10 5	13 8	12 3	16 10	13 6
Juillet	12 3	9 0	9 0	8 0	.....	.....	8 9	7 6	9 6	7 10	9 0	7 9	11 5	10 7	10 8	9 4	.....	.....
Août	9 0	7 7	7 6	7 4	.....	.....	7 8	5 9	7 6	6 7	7 0	6 2	9 10	9 3	8 11	7 8	.....	.....
Septembre	8 4	7 2	7 10	7 0	.....	.....	9 3	7 0	7 6	7 0	6 7	6 2	8 7	6 10	11 3	8 10	.....	.....
Octobre	9 2	8 6	7 11	7 9	.....	.....	9 3	8 4	8 4	7 10	9 3	7 8	7 0	6 6	.....	.....	.....	.....
Novembre	11 7	8 3	9 4	8 4	.....	.....	10 3	8 10	11 5	9 2	10 10	9 7	7 3	6 3	.....	.....	.....	.....
Décembre	11 9	10 4	9 8	8 4	.....	.....	10 6	8 4	12 8	9 9	10 5	9 7	8 1	6 8	13 2	12 10	.....	.....

N. 13.—*Suite.*—CHUTE A BLONDEAU.—Profondeur d'eau sur le busc d'amont de l'Ecluse No. 4—(d'après les rapports du Maître-d'cluse).

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	14 0	11 1	14 2	11 6	18 8	9 8	14 9	12 2	11 0	7 5	12 8	9 4	14 9	11 0	14 0	6 0	14 10	12 8
Février	14 10	13 7	20 0	12 7	18 10	14 5	14 10	11 3	14 10	8 6	11 0	7 4	17 8	11 6	16 4	11 8	13 0	10 0
Mars	.....	.....	18 8	8 4	20 0	8 9	15 5	6 9	14 6	7 0	7 0	6 3	12 3	8 0	15 7	6 4	12 6	7 1
Avril	.....	.....	11 10	9 3	15 0	8 4	17 5	6 6	15 0	6 10	16 8	6 4	15 9	12 3	17 1	6 0	13 0	7 2
Mai	.....	.....	17 0	11 10	20 0	15 4	17 0	14 6	15 0	10 2	20 6	17 0	16 6	15 0	17 0	12 9	18 0	13 3
Juin	15 3	12 3	15 0	10 8	.....	.....	13 6	9 2	12 0	12 0	15 6	9 4	14 9	10 1	13 4	11 10	17 6	13 0
Juillet	12 1	8 9	10 5	7 8	.....	.....	9 1	7 4	9 6	7 8	9 0	7 6	11 2	10 4	11 2	9 1	.....	.....
Août	8 9	7 4	7 9	7 0	.....	.....	7 7	6 10	7 8	6 4	7 0	6 1	10 5	8 6	9 1	7 5	.....	.....
Septembre	8 2	7 0	7 9	6 8	.....	.....	9 1	6 9	7 4	6 6	6 7	6 1	8 11	6 7	11 0	3 2	.....	.....
Octobre	8 10	7 8	7 8	7 4	.....	.....	9 6	8 3	8 4	7 5	8 10	6 8	6 6	6 0	11 0	7 7	.....	.....
Novembre	11 5	7 11	9 1	7 4	.....	.....	9 11	8 5	11 3	8 0	10 7	9 0	6 7	6 0	13 6	8 6	.....	.....
Décembre	13 7	10 0	11 10	8 0	.....	.....	12 0	7 10	13 3	9 0	12 0	9 10	7 6	6 0	14 10	10 8	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Suite.*

No. 14—CANAL GRENVILLE.—Profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'Ecluse No. 5—(D'après les rapports du Maître d'écluse.)

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	16 6	16 0	17 0	16 0	19 0	10 6	17 6	14 0	12 6	10 6	16 0	10 0	16 6	16 0	12 6	8 6	17 0	15 6
Février	17 0	16 0	19 6	17 9	21 6	18 0	14 0	11 0	14 6	10 0	11 6	10 6	17 6	12 0	16 0	8 0	16 6	11 6
Mars	.....	.....	13 0	8 6	17 0	10 0	9 6	8 0	14 0	11 6	10 6	10 0	13 0	10 0	15 6	8 0	10 0	9 6
Avril	.....	.....	11 6	9 7	17 0	9 0	17 6	8 3	16 0	9 6	17 6	11 0	17 0	14 6	17 6	10 0	14 6	12 0
Mai	.....	.....	18 0	12 6	20 3	18 0	18 0	15 6	16 0	13 0	21 6	17 0	17 6	16 9	14 8	13 8	18 0	17 0
Juin	14 0	12 8	15 4	10 8	.....	.....	12 9	10 3	13 0	10 6	16 0	11 0	16 0	10 6	15 6	12 6	17 3	14 0
Juillet	12 4	9 2	9 6	8 0	.....	.....	9 9	8 3	10 2	8 9	10 3	8 6	15 0	11 6	11 0	9 9	.....	.....
Août	9 3	7 11	8 3	7 6	.....	.....	8 6	7 11	8 6	7 8	7 10	7 4	10 6	9 9	9 6	8 6	.....	.....
Septembre	8 2	7 6	8 2	7 2	.....	.....	10 2	9 3	8 0	7 10	7 6	7 2	9 0	7 6	11 3	10 3	.....	.....
Octobre	9 4	8 7	8 6	8 0	.....	.....	11 8	9 0	9 0	8 9	10 0	8 8	7 3	7 0	11 2	8 0	.....	.....
Novembre	11 6	8 6	10 0	9 0	.....	.....	10 10	9 5	11 9	9 4	11 6	10 2	7 7	7 0	13 9	9 0	.....	.....
Décembre	17 3	8 0	10 6	9 6	.....	.....	13 0	9 0	14 0	11 0	13 0	10 0	10 6	2 2	15 9	11 6	.....	.....

No. 14.—*Suite*—CANAL GRENVILLE.—Profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'Ecluse de Garde No. 11—(D'apès les rapports du Maître d'écluse.)

MOIS.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.		1864.		1865.		1866.		1867.	
	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.	La plus grande.	La plus petite.
	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
Janvier	8 2	6 5	7 4	6 5	6 4	5 8	7 10	7 1	7 2	6 0	7 1	6 0	8 11	7 6	4 11	4 9	11 7	6 6
Février	6 8	6 0	6 1	5 6	5 8	5 2	6 10	5 10	6 0	5 6	7 0	6 1	7 5	6 3	4 10	4 6	6 0	5 6
Mars	.....	.....	7 11	5 4	6 8	5 2	6 0	5 6	6 0	5 6	7 2	5 9	11 6	6 1	5 2	4 9	5 10	5 8
Avril	.....	.....	11 10	8 0	14 7	6 0	16 4	5 11	15 0	6 0	15 6	6 5	14 9	12 0	14 7	4 10	12 8	6 6
Mai	.....	.....	17 3	11 8	19 7	14 9	16 9	14 10	14 10	12 8	18 9	15 6	16 0	14 8	14 3	12 3	18 4	13 0
Juin	14 11	12 6	15 1	10 9	.....	.....	13 9	8 11	12 5	9 5	14 9	9 7	14 10	10 3	13 2	10 4	18 0	13 1
Juillet	12 5	8 8	10 7	7 3	.....	.....	8 9	6 8	9 4	7 4	9 6	7 4	11 6	10 0	11 0	8 0	.....	.....
Août	8 8	6 10	7 3	6 4	.....	.....	7 1	6 5	7 4	5 6	6 6	5 4	10 2	8 9	7 10	6 4	.....	.....
Septembre	7 11	6 3	7 4	6 2	.....	.....	10 5	5 8	6 3	5 8	6 0	4 11	8 7	6 0	10 0	6 6	.....	.....
Octobre	8 9	7 4	7 6	7 0	.....	.....	9 7	7 9	7 11	5 10	9 0	6 3	6 0	5 3	9 9	6 4	.....	.....
Novembre	12 1	7 9	9 1	7 6	.....	.....	9 11	8 1	11 3	7 11	10 11	9 4	6 0	5 2	12 3	6 10	.....	.....
Décembre	10 11	8 3	8 10	6 4	.....	.....	9 0	7 3	11 1	7 2	9 10	8 1	5 10	4 11	12 0	8 0	.....	.....

APPENDICE No. 46.—*Fin.*

No. 15.—CANAL RIDEAU.—TABLEAU indiquant le niveau de l'eau de la rivière des Outaouais, à la sortie de l'Ecluse à Outaouais, tel qu'enregistré par le Maître-d'Ecluse.

ANNEES.	Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Decembre.	
	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.	1er.	15.
	pds. p.	ps. p	pds. p.	ps. p.	pds. p.	ps. p.	pds. p	ps. p.	pds. p	ps. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.	pds. p.
1844	.....	8 7	.....	.....	.....	.....	.....	13 2	21 5	19 7	18 2	16 3	13 6	13 0	10 1	9 6	9 5	8 5	7 7	8 8	9 3	9 10	.....	9 6
1845	8 8	10 2	7 11	8 0	9 5	10 0	13 5	13 10	24 0	23 6	18 6	14 4	11 10	10 8	9 5	8 6	7 7	8 6	10 2	13 9	12 9	14 0	13 0	13 3
1846	11 10	.....	9 4	8 5	7 11	8 2	14 2	16 4	16 7	17 6	28 6	.....	16 6	9 9	8 3	7 1	5 7	4 10	5 1	.....	.....	.....	.....	.....
1847	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1848	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1849	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1850	10 3	9 6	9 0	8 10	8 5	8 1	7 8	10 0	18 1	20 10	19 1	14 9	11 9	10 3	9 11	8 4	7 0	8 1	8 7	10 10	9 11	10 11	9 11	10 6
1851	9 8	8 7	8 3	8 1	8 9	8 9	14 4	16 8	18 8	20 6	19 11	18 4	15 6	12 5	11 4	10 0	8 10	8 9	7 3	7 6	8 5	9 1	8 6	8 7
1852	8 4	7 10	7 5	7 6	7 4	7 8	8 10	10 11	18 0	22 9	19 2	18 4	15 6	15 4	11 4	9 10	8 6	7 9	9 0	11 0	11 2	11 9	11 2	12 4
1853	8 3	11 9	9 7	9 4	8 10	8 1	7 10	11 10	14 10	17 8	18 0	17 3	13 9	10 7	7 9	7 11	7 2	7 10	8 6	9 6	8 6	10 5	11 9	10 0
1854	9 3	9 0	8 8	8 1	8 0	8 8	8 2	12 6	15 0	19 9	19 8	16 5	13 2	11 0	9 2	7 6	9 6	6 7	6 7	7 11	8 3	9 2	10 6	11 1
1855	10 4	9 4	9 2	9 6	8 1	7 9	7 5	8 5	21 0	21 8	18 6	17 10	14 6	11 4	9 6	7 9	7 6	7 9	7 7	9 9	10 1	13 10	12 7	13 0
1856	11 5	10 9	9 2	8 8	7 10	7 4	6 10	9 6	15 6	13 11	11 9	11 9	9 6	10 7	9 6	7 2	8 0	8 11	9 9	11 11	10 3	11 4	11 2	11 3
1857	10 2	9 5	9 7	9 9	10 7	9 9	9 8	13 3	15 9	21 6	21 9	21 4	19 0	15 1	15 0	14 0	12 8	11 1	11 5	10 4	9 5	13 4	11 8	10 0
1858	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 1	17 2	17 9	18 0	16 5	12 9	12 0	10 4	9 2	8 7	12 0	10 9	10 7	11 8	10 8	9 3	8 9
1859	8 4	7 11	7 4	7 5	7 4	9 0	13 3	12 5	16 5	20 1	19 9	15 6	14 6	12 3	10 3	9 9	7 6	7 11	9 9	10 6	9 7	9 11	12 4	12 9
1860	9 9	11 4	10 1	9 7	9 7	10 1	12 4	13 5	14 2	19 9	18 3	16 5	14 9	10 5	8 10	7 10	8 4	7 4	7 11	8 2	9 3	10 4	9 9	9 9
1861	9 0	8 8	8 6	9 2	9 5	10 2	10 2	13 9	17 6	24 10	22 6	18 8	14 7	12 11	10 10	9 2	8 3	8 9	8 9	12 2	10 7	13 2	10 8	13 0
1862	11 6	10 0	10 0	9 7	9 3	9 4	9 2	12 7	19 3	19 11	15 1	11 9	9 1	7 10	7 2	7 1	6 5	9 10	10 5	9 10	10 1	9 2	10 0	9 8
1863	9 3	9 1	8 9	8 4	8 2	9 8	8 4	13 10	17 10	16 5	14 3	12 1	9 8	9 7	7 2	6 7	6 3	5 11	6 5	8 1	9 4	9 9	11 15	12 3
1864	10 6	9 11	9 3	8 11	8 6	8 6	9 3	15 8	20 6	24 11	17 0	15 3	9 11	9 2	6 6	5 6	7 0	6 9	10 3	10 3	10 3	12 5	12 2	13 5
1865	11 11	10 4	9 6	8 8	8 2	8 2	13 11	17 9	20 7	19 10	19 10	14 7	12 10	13 7	13 5	11 10	10 1	7 8	6 8	6 4	6 5	6 8	6 11	6 11
1866	7 0	6 9	6 9	6 8	7 3	7 1	6 7	12 3	20 1	17 0	15 10	16 2	14 6	12 9	10 10	9 10	9 8	11 0	10 6	9 10	9 6	16 2	15 6	15 7
1867	14 8	13 0	11 7	10 6	10 1	9 8	9 3	11 8	16 2	21 1	22 4	20 0	16 0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

La plus petite, 4 pds. 6 p., le 22 septembre 1846 ;—la plus grande, 28 pds. 6 p., du 25 mai au 7 juin 1846.
La plus petite, 6 pds. 3 p., le 9 septembre 1854.
La plus grande, 26 pds. 9 p., le 27 avril 1866.

APPENDICE No. 47.

No. 1.—TABLEAU des dates de l'ouverture et de la clôture de la Navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1867.

	QUEBEC.		MONTREAL.		KINGSTON.			TORONTO.	
Année.	Ouverte.	Fermée.	Ouverte.	Fermée.	Ouverte.	Fermée.	No. de jours.	Ouverte.	Fermée.
1814	Avril 28...	Déc. 7...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1815	do 28...	do 5..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1816	do 23...	Nov. 29...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1817	Mai 6...	Déc. 5...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1818	Avril 27...	do 1...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1819	do 30...	do 7...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1820	do 24...	do 1...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1821	Mai 3...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1822	Avril 29...	Déc. 3...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1823	do 25...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1824	do 20...	Déc. 11...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1825	do 19...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1826	do 22...	Déc. 21...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1827	do 14...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1828	do 12...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1829	do 18...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1830	do 17...	Déc. 4...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1831	do 21...	Nov. 30...	.....	.....	.....	Déc. 19..	.....	.....	.....
1832	do 29...	do 30...	.....	.....	Avril 27..	do 4..	222	.....	.....
1833	do 19...	do 25...	.....	.....	do 7..	Jan. 1 1834	270	.....	.....
1834	do 18...	Déc. 9...	.....	.....	Mars 19..	Déc. 22..	279	.....	.....
1835	Mai 4...	do 1...	.....	.....	Avril 6..	do 31..	270	.....	.....
1836	do 10...	do 1...	.....	.....	do 23..	do 26..	248	.....	.....
1837	do 2...	do 12...	.....	.....	do 11..	Jan. 16 '38	281	.....	.....
1838	do 1...	Nov. 26...	.....	.....	do 6..	Déc. 18..	257	.....	.....
1839	Avril 23...	Déc. 19...	.....	.....	do 8..	do 26..	255	.....	.....
1840	do 21...	do 2...	.....	.....	Mars 19..	do 23..	280	.....	.....
1841	Mai 4...	do 14...	.....	.....	Avril 23..	do 31..	253	.....	.....
1842	Avril 26...	do 2...	.....	.....	Mars 24..	do 31..	283	.....	.....
1843	Mai 5...	do 1...	.....	.....	Avril 25..	Jan. 3 1844	254	.....	.....
1844	Avril 23...	Nov. 29...	.....	.....	Mars 9..	do 12 '45	310	.....	.....
1845	do 23...	Déc. 2...	.....	.....	Avril 2..	do 9 1846	274	.....	.....
1846	do 14...	do 9...	.....	.....	Mars 31..	.....	.....	.....	.....
1847	Mai 11...	do 3...	.....	.....	Avril 11..	Jan. 6 1848	271	.....	.....
1848	Avril 18...	do 5...	.....	.....	do 3..	Déc. 30..	272	.....	.....
1849	do 24...	do 7...	.....	.....	do 3..	do 31..	273	.....	.....
1850	do 26...	do 10...	.....	.....	do 5..	do 26..	266	.....	.....
1851	do 22...	do 5...	.....	.....	do 2..	do 22..	265	.....	.....
1852	do 30..	do 19...	.....	.....	do 19..	Jan. 14 '53	271	.....	.....
1853	do 26...	do 3...	.....	.....	do 4..	do 5 1854	277	.....	.....
1854	Mai 5...	do 5...	Avril 25...	Déc. 6..	do 10..	do 13 '55	279	.....	.....
1855	do 8 ..	Nov. 27...	do 28...	do 12...	do 17..	do 1 1856	260	Avril 2...	Déc. 19...
1856	Avril 22...	Déc. 2...	do 24...	do 3...	do 8..	Déc. 31..	268	do 17...	do 22...
1857	do 28...	do 4...	do 18...	do 13 ..	do 2..	Fév. 2 1858	307	Fév. 27...	do 30...
1858	do 16...	do 3...	do 9...	do 12...	do 26..	Jan. 8 1859	258	Mars 4...	do 21...
1859	do 26...	Nov. 29...	do 4...	do 11...	do 15..	Déc. 25..	255	Fév. 7...	do 30...
1860	do 20...	Déc. 8...	do 10...	do 7...	do 12..	Jan. 10 '61	274	Jan. 10...	do 31...
1861	do 26...	do 17...	do 24...	do 22...	do 8..	do 4 1862	272	do 2...	do 31...
1862	do 11...	do 5...	do 23...	do 7...	do 14..	do 17 '63	279	do 2...	do 30...
1863	Mai 1...	do 4...	do 25...	do 12...	do 16..	do 1 1864	262	do 7...	do 21...
1864	Avril 19...	do 13...	do 13...	do 11...	do 5..	do 4 1865	275	Fév. 3...	do 29...
1865	do 18...	do 9...	do 10...	do 16...	Mars 28..	do 5 1866	282	Mars 25...	do 30...
1866	do 27...	do 15...	do 19...	do 15...	Avril 11..	do 5 1867	269	Avril 3...	do 26...
1867	Mai 2...	.....	do 22...	.....	do 8..	.....	.....	Mars 28...	.....

APPENDICE No.

No. 2.—TABLEAU des dates de l'ouverture et de la fermeture des Canaux de Lachine, Burlington, Sault Ste. Marie, Ecluse de St.

ANNEES.	CANAL LACHINE.			CANAL BEAUHARNOIS.			CANAL CORNWALL.		
	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.
1831	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	Nov. 22.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	Mai 1.....	do 25.....	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	Avril 26.....	do 24.....	213	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	do 23.....	do 23.....	215	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	do 11.....	do 23.....	227	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	do 21.....	do 23.....	217	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	Mai 1.....	do 25.....	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	do 2.....	do 26.....	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	do 4.....	do 28.....	209	.....	.....	.....	Avril 10.....	Nov. 28.....	233
1844	Avril 23.....	do 17.....	209	.....	.....	.....	do 24.....	Déc. 2.....	223
1845	Mai 5.....	do 28.....	208	Octobre 11.....	Nov. 26.....	47	do 28.....	Nov. 29.....	216
1846	do 6.....	Déc. 9.....	218	Avril 16.....	do 29.....	228	do 20.....	Déc. 2.....	227
1847	do 5.....	do 13.....	223	Mai 5.....	do 28.....	209	Mai 1.....	do 4.....	218
1848	Avril 24.....	do 11.....	232	Avril 12.....	do 30.....	233	Avril 7.....	do 9.....	237
1849	do 21.....	do 10.....	234	do 19.....	Déc. 8.....	234	do 7.....	do 6.....	244
1850	do 22.....	do 7.....	230	do 26.....	do 4.....	223	do 20.....	do 7.....	232
1851	do 22.....	do 10.....	233	do 25.....	Nov. 25.....	215	do 25.....	do 12.....	232
1852	Mai 7.....	do 16.....	224	Mai 2.....	Déc. 13.....	226	Mai 1.....	do 16.....	230
1853	do 20.....	do 2.....	197	Avril 29.....	Nov. 24.....	209	Avril 29.....	do 14.....	230
1854	do 13.....	do 2.....	204	Mai 1.....	Déc. 2.....	216	do 30.....	do 10.....	225
1855	do 1.....	Nov. 28.....	212	do 1.....	Nov. 28.....	212	do 30.....	do 18.....	223
1856	do 1.....	Déc. 3.....	217	do 1.....	Déc. 1.....	215	do 28.....	do 6.....	223
1857	do 4.....	Nov. 27.....	208	do 2.....	Nov. 26.....	209	Mai 1.....	do 12.....	226
1858	Avril 25.....	Déc. 1.....	221	Avril 26.....	do 26.....	215	Avril 26.....	do 7.....	226
1859	do 21.....	Nov. 30.....	224	do 19.....	do 29.....	225	do 20.....	do 7.....	232
1860	do 20.....	Déc. 5.....	230	do 19.....	Déc. 3.....	229	do 21.....	do 10.....	234
1861	do 24.....	do 4.....	225	do 24.....	do 3.....	224	do 24.....	do 12.....	233
1862	Mai 4.....	do 6.....	216	do 30.....	Nov. 30.....	215	Mai 1.....	do 12.....	226
1863	do 4.....	do 10.....	220	Mai 2.....	Déc. 4.....	217	do 4.....	do 12.....	222
1864	Avril 25.....	do 10.....	229	Avril 24.....	do 3.....	224	Avril 27.....	de 10.....	227
1865	Mai 1.....	do 12.....	226	do 25.....	do 7.....	227	do 26.....	do 13.....	231
1866	do 2.....	do 12.....	226	do 30.....	do 8.....	223	do 30.....	do 13.....	227
1867	do 1.....	.....	.....	do 29.....	.....	.....	do 30.....	.....	.....

47.—*Suite.*

Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops, Welland, Baie de Ours, et du Canal de Chambly.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.			RAPIDE PLAT.			CANAL GALOPS.		
Ouvert.	Fermé.	Nombre de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	Nombre de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	Nombre de jours ouvert.
Avril 13	Déc. 6	238	Avril 13	Déc. 6	238	Avril 13	Déc. 6	238
do 9	do 15	251	do 9	do 15	251	do 9	do 15	251
do 27	do 10	228	do 27	do 10	228	do 27	do 10	228
do 25	Nov. 25	215	do 25	Nov. 25	215	do 25	Nov. 25	215
do 13	do 24	226	do 13	do 24	226	do 13	do 24	226
Mai 1	Déc. 1	215	Mai 1	Déc. 1	215	Mai 1	Déc. 1	215
do 3	do 8	220	do 3	do 8	220	do 3	do 8	220
Avril 20	do 15	230	Avril 20	do 15	230	Avril 20	do 15	230
do 28	do 6	223	do 28	do 6	223	do 28	do 6	223
Mai 1	do 12	226	Mai 1	do 12	226	Mai 1	do 12	226
Avril 25	do 11	231	Avril 25	do 11	231	Avril 25	do 11	231
do 30	do 5	220	do 30	do 5	220	do 30	do 5	220
do 21	do 10	234	do 21	do 10	234	do 21	do 10	234
do 24	do 10	231	do 24	do 10	231	do 24	do 10	231
do 29	Nov. 30	216	do 29	Nov. 30	216	do 29	Nov. 30	216
Mai 1	Déc. 7	221	Mai 1	Déc. 7	221	Mai 1	Déc. 7	221
Avril 26	do 10	229	Avril 26	do 10	229	Avril 26	do 10	229
do 29	do 13	229	do 29	do 13	229	do 29	do 13	229
Mai 1	do 11	225	Mai 1	do 11	225	Mai 1	do 11	225
Avril 30			Avril 30			Avril 30		

APPENDICE No.

No. 2.—TABLEAU des dates de l'ouverture et de la fermeture des Canaux de Baie de Burlington, Sault Ste. Marie, de l'Ecluse

ANNEES.	CANAL WELLAND.			CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.			SAULT STE. MARIE.	
	Ouvert.	Fermé.	Nombre de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	Nombre de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.
1831	Avril 8							
1832	Mai 15							
1833	do 20							
1834	Avril 10	Nov. 15	220					
1835	Mai 1							
1836	Avril 28							
1837	Mai 5							
1838	Avril 5							
1839								
1840	Avril 2	Déc. 1	244					
1841	Mai 4	do 6						
1842					Déc. 9			
1843		Déc. 4		Avril 24	do 20	241		Nov. 17
1844	Avril 1	do 4	248	do 6	do 27	266	Avril 22	do 23
1845	Mai 7	Nov. 29	207	Mars 27	do 23	272	do 24	do 9
1846	Avril 3	Déc. 15	257	Avril 7	do 27	255	do 16	do 25
1847	do 14	do 9	240	do 10	do 25	260	Mai 9	do 26
1848	do 10	do 19	258	Fév. 28	do 25	302	Avril 26	do 23
1849	do 3	do 7	249	Mars 28	do 26	274	Mai 9	Déc. 4
1850	do 1	do 12	255	Avril 2	do 19	262	do 3	Nov. 17
1851	Mars 25	do 12	261	Mars 22	do 24	278	Avril 23	do 27
1852	Avril 13	do 14	245	Avril 22	do 31	254	Mai 3	do 23
1853	do 1	do 17	261	do 5	do 30	270	Avril 28	do 27
1854	do 3	do 4		do 4	do 18	258	do 28	do 29
1855	do 16	do 12	241	do 14	do 24	255	Mai 2	do 30
1856	do 26	do 13	232	do 21	do 18	242	do 3	do 15
1857	Mai 1	do 15	229	do 4	Jan. 31	303	do 8	Déc. 1
1858	Avril 7	do 7	245	Mars 29	do 10	288	do 3	Nov. 20
1859	do 1	do 8	252	do 15	Déc. 16	276	do 3	do 26
1860	do 1	do 6	250	do 12	do 15	278	Avril 25	do 29
1861	do 8	do 12	249				Mai 3	do 29
1862	do 15	do 15	244	Avril 18	do 21	247	Avril 27	Déc. 3
1863	do 13	do 13	244	do 11	do 24	257	do 28	do 1
1864	do 13	do 11	242	do 9	do 23	256	Mai 2	Nov. 26
1865	do 17	do 15	242	do 6	do 31	269	do 1	Déc. 3
1866	do 17	do 11	238	do 13	do 22	253	do 5	do 2
1867	do 23							

47.—*Suite.*

Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops, Welland, de St. Ours et du Canal de Chambly.—*Fin.*

ECLUSE St. OURS.			CANAL CHAMBLY.		
Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	Nov. 17.....	.....
.....	.....	.....	Avril 17.....	do 27.....	225
.....	.....	.....	do 21.....	do 25.....	219
.....	.....	.....	do 22.....	do 21.....	214
.....	.....	.....	Mai 18.....	do 29.....	196
.....	.....	.....	Avril 19.....	.....	.....
.....	.....	.....	Mai 21.....	Déc. 1.....	195
Avril 14.....	Déc. 6.....	237	Avril 19.....	do 5.....	231
do 9.....	Nov. 22.....	228	Mai 20.....	Nov. 19.....	184
do 10.....	Déc. 13.....	248	Avril 28.....	Déc. 14.....	231
do 13.....	do 4.....	236	do 28.....	do 2.....	219
do 19.....	do 4.....	230	Mai 2.....	do 2.....	215
do 23.....	Nov. 30.....	222	do 2.....	Nov. 29.....	212
do 18.....	Déc. 2.....	229	Avril 28.....	Déc. 1.....	218
do 17.....	do 4.....	232	Mai 7.....	do 4.....	212
do 9.....	Nov. 19.....	225	Avril 27.....	Nov. 19.....	207
do 5.....	Déc. 3.....	243	do 15.....	Déc. 3.....	233
do 4.....	do 5.....	246	do 22.....	do 2.....	215
do 16.....	do 3.....	228	do 25.....	do 3.....	223
do 25.....	do 2.....	222	Mai 6.....	do 4.....	213
do 29.....	do 3.....	219	do 1.....	do 8.....	222
do 7.....	do 9.....	247	Avril 25.....	do 7.....	227
do 16.....	do 9.....	238	do 25.....	do 8.....	228
do 9.....	do 12.....	248	Mai 1.....	do 12.....	226
do 16.....	.....	.....	do 1.....	do 1.....	.....

APPENDICE No. 47.—*Suite.*—No. 3.—TABLEAU des dates de l'ouverture et
Blondeau, Gren

ANNEES	ECLUSE STE. ANNE.			CANAL DE CARILLON.			CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.			CANAL DE
	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.
1832										
1833										
1834										
1835										
1836										
1837										
1838										
1839										
1840										
1841										
1842										
1843	Juin 26	Nov. 27	155							
1844	Avril 18	do 25	222							
1845	do 24	do 28	219							
1846	do 11	do 29	233							
1847	Mai 5	do 29	209							
1848	Avril 16	do 30	229							
1849	do 20	Déc. 6	231							
1850	do 29	do 5	221							
1851	do 17	Nov. 24	222							
1852	do 30	Déc. 15	230							
1853	do 24	Nov. 28	219							
1854	do 29	Déc. 2	218							
1855	do 30	Nov. 27	212							
1856	do 25	Déc. 1	221							
1857	do 25	do 4	224							
1858	do 19	Nov. 29	225							
1859	do 18	do 28	225	Avril 29	Nov. 28	214	Avril 29	Nov. 28	214	Avril 29
1860	do 21	Déc. 2	226	do 30	do 29	214	do 30	do 29	214	do 28
1861	do 27	do 2	220	Mai 3	do 29	210	Mai 3	do 29	210	Mai 3
1862	do 29	do 2	218	do 3	do 30	212	do 3	do 30	212	do 3
1863	do 28	do 5	222	do 1	Déc. 2	217	do 1	Déc. 2	217	do 1
1864	do 23	do 1	223	do 2	Nov. 30	213	do 2	Nov. 30	213	do 2
1865	do 12	do 5	238	do 1	do 30	214	do 1	do 30	214	do 1
1866	do 25	do 5	226	do 3	do 30	212	do 3	do 30	212	do 3
1867	do 26			do 7			do 7			do 7

CANAL

No. 4.—TABLEAU des dates du passage du premier et du dernier

ANNEES.	Ouvert.	Fermé.
1835	Avril 28	Novembre 16
1836	Mai 10	do 15
1837	do 2	Décembre 1
1838	do 2	Novembre 19
1839	Avril 22	do 23
1840	do 22	do 24
1841	do 28	do 24
1842	do 23	do 25
1843	Mai 2	do 19
1844	Avril 24	do 23
1845	do 26	do 28
1846	do 27	do 25
1847	Mai 4	do 28
1848	Avril 17	do 30
1849	do 27	do 30
1850	Mai 1	Décembre 2
1851	Avril 28	Novembre 24

de la fermeture de l'Ecluse de Ste. Anne et des Canaux de Carillon, Chute à ville et Rideau.

Grenville.		Canal de Rideau.							
		Outaouais.		Chute de Jones.		Moul. de Brewer d'-haut		Kingston.	
Fermé.	No. de jours ouvert.	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.	Fermé.
.....	....	Mai 29.....	Nov. 14.....	Juil. 30.....	Nov. 14. ...	.....	.....	.....	.....
.....	.....	do 8.....	do 1.....	Juin 7. ...	do 7.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	Avril 17.....	do 14.....	Avril 28.....	do 13.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	do 27.....	do 16.....	do 23.....	do 23...	.....	.....	.....	.....
.....	.....	Mai 10.....	do 15.....	Mai 6.....	do 16.....	Mai 1.. ..	Nov. 20.....	.....	.....
.....	.....	do 2.....	Déc. 1.....	Avril 30.....	do 23.....	do 1.....	do 22.....	.....	.....
.....	.....	do 2.....	Nov. 19.....	do 25.....	do 24.....	do 1.....	do 23.....	.....	.....
.....	.....	Avril 22.....	do 23.....	do 29.....	do 24.....	do 1.....	do 24.....	.....	.....
.....	.....	do 22.....	do 24.....	do 23.....	do 22.....	do 1.....	.....	.....	.....
.....	.....	do 28.....	do 24.....	do 30.....	do 24.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	do 23.....	do 25.....	do 22.....	do 26.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	Mai 2.....	do 27.....	do 29.....	do 29.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	Avril 24.....	do 23.....	do 22.....	do 23.....	Mai 1.....	Nov. 24.....	.....	.....
.....	.....	do 26.....	do 28.....	do 26.....	do 28.....	Avril 26.....	do 27.....	.....	.....
.....	.....	do 21.....	Déc. 2.....	do 19.....	do 30.....	do 19.....	Déc. 1.....	.....	.....
.....	.....	Mai 4.....	Nov. 28.....	Mai 1.....	do 29.....	Mai 5.....	Nov. 24.....	.....	.....
.....	.....	Avril 17.....	do 27.....	Avril 20.....	do 30.....	Avril 21.....	do 29.....	Mai 1..	Nov. 30
.....	.....	Mai 16.....	do 30.....	do 26.....	do 30.....	do 26.....	do 30.....	do 2...	do 30
.....	.....	do 3.....	Déc. 2.....	Mai 2.....	do 30.....	do 30.....	do 30.....	do 1..	Déc. 1
.....	.....	Avril 28.....	Nov. 24....	Avril 26.....	do 12.....	do 26.....	do 17.....	Avril 25...	Nov. 30
.....	.....	Mai 4.....	do 24.....	Mai 1.....	do 23.....	Mai 3.....	do 23.....	Mai 1...	do 30
.....	.....	Avril 27.....	do 24.....	Avril 27.....	do 27.....	Avril 26.....	do 29... .	do 1...	do 30
.....	.....	Mai 1.....	do 22.....	do 27.....	do 29.....	do 28.....	do 29.....	do 1...	do 30
.....	.....	Avril 30.....	do 35.....	Mai 2.....	do 28.....	Mai 1.....	do 28.. ..	do 1...	do 28
.....	.....	Mai 1.....	do 27.....	do 1.....	do 28....	do 1.....	do 28.....	do 1...	do 28
.....	.....	do 2.....	do 25.....	Avril 22.....	do 21.....	Avril 23.....	do 23.....	Avril 23...	do 23
....	.. ...	do 2.....	do 21.....	Mai 1.....	do 19.....	Mai 1.....	do 16	Mai 1...	do 22
Nov. 28.....	214..	Avril 27.....	do 19.....	Avril 20.....	do 23.....	Avril 16.....	do 27.....	Avril 16...	do 30
do 29.....	214..	Mai 2.....	do 28.....	Mai 1.....	do 25.....	Mai 1.....	do 26.....	Mai 1...	do 29
do 29.....	210..	Avril 30.....	do 26.....	do 2.....	do 23.....	do 1.....	do 20.....	do 1...	do 25
do 30.....	212..	Mai 1.....	do 27.....	do 1.....	do 19.....	do 1.....	do 22.....	do 1...	do 30
Déc. 2.....	217..	do 1.....	do 28.....	do 4.....	do 26.....	do 2.....	do 27.....	do 1...	do 30
Nov. 30.....	213..	do 1.....	Déc. 2.....	do 1.....	do 29.....	Avril 27.....	do 28.....	Avril 27...	do 30
do 30.....	214..	Avril 27.....	do 4.....	Avril 24.....	do 30.....	do 24.....	do 29.....	do 25...	Déc. 6
do 30.....	212..	Mai 1.. ..	do 6.....	Mai 3.....	Déc. 2.....	Mai 1.....	Déc. 2.....	Mai 1...	do 4
... .	.....	do 4.....	.....	do 4.....	....	do 4.....	.....	do 4...	.....

RIDEAU.

vaisseau passés par ses écluses, chaque saison, de 1835 à 1866, inclusivement.

Annees.	Ouvert.	Fermée.
1852	Mai 5	Novembre 24.
1853	do 13	do 24.
1854	do 3	do 22.
1855	do 4	do 25.
1856	do 3	do 27.
1857	do 2	do 25.
1858	do 3	do 21.
1859	Avril 27	do 19.
1860	Mai 2	do 23.
1861	Avril 30	do 29.
1862	Mai 1	do 27.
1863	do 2	do 29.
1864	Avril 27	do 25.
1865	do 25	Décembre 6.
1866	Mai 1	do 6.
1867	do 1	

APPENDICE No. 47.—*Fin.*

No. 5.—CANAL ERIE.—Le tableau suivant, emprunté au Rapport des Commissaires des Canaux de l'Etat de New York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la Navigation sur la rivière Hudson ; aussi, la date de l'ouverture et de la fermeture du Canal Erié, de 1824 à 1864, et l'ouverture de la navigation du Lac Erié, de 1827 à 1864.

Ouverture et Clôture de la Navigation de la Riviere Hudson.				Ouverture et Fermeture du Canal Erie.			Ouverture de la Navigation du Lac Erie.
Rivière libre.	Hiver.	Navigation arrêtée.	No. de jours de navig.	Canal ouvert.	Canal fermé.	Jours de navigation.	Lac libre.
Mars 3, 1824...	1824–25	Jan. 5, 1825...	309...	Avril 30, 1824...	Déc. 4...	219.....	
do 6, 1825...	1825–26	Déc. 13, 1825...	283...	do 12, 1825...	do 5...	238.....	
Fév. 25, 1826...	1826–27	do 24, 1826...	302...	do 20, 1826...	do 18...	243.....	
Mars 20, 1827...	1827–28	Nov. 25, 1827...	251...	do 22, 1827...	do 18...	241.....	Avril 21, 1827
Fév. 8, 1828...	1828–29	Déc. 28, 1828...	220...	Mars 27, 1828..	do 20...	269.....	do 1, 1828
Avril 1, 1829...	1829–30	Jan. 11, 1830...	286...	Mai 2, 1829...	do 17...	230.....	Mai 10, 1829
Mars 15, 1830...	1830–31	Déc. 25, 1830...	283...	Avril 20, 1830...	do 17...	242.....	do 5, 1830
do 15, 1831...	1831–32	do 6, 1831...	263...	do 16, 1831...	do 1...	230.....	do 8, 1831
do 25, 1832...	1832–33	do 21, 1832...	289...	do 25, 1832...	do 21...	241.....	Avril 27, 1832
do 21, 1833...	1833 34	do 13, 1833...	277...	do 19, 1833...	do 12...	238.....	do 23, 1833
Fév. 29, 1834...	1834–35	do 15, 1834...	291...	do 17, 1834...	do 12...	240.....	do 6, 1834
Mars 25, 1835...	1835–36	Nov. 30, 1835...	268...	do 15, 1835...	Nov. 30...	230.....	Mai 8, 1835
Avril 4, 1836..	1836–37	Déc. 7, 1836...	248...	do 25, 1836...	do 26 ..	216.....	Avril 27, 1836
Mars 27, 1837...	1837–38	do 14, 1837 ..	261...	do 20, 1837...	Déc. 9...	234.....	Mai 16, 1837
do 19, 1838...	1838–39	Nov. 25, 1838...	257...	do 12, 1838...	Nov. 25...	228.....	Mars 31, 1838
do 25, 1839...	1839–40	Déc. 18, 1839...	286 ..	do 20, 1839...	Déc. 16...	241.....	Avril 11, 1839
Fév. 25, 1840...	1840–41	do 5, 1840...	285...	do 20, 1840...	do 3...	228.....	do 27, 1840
Mars 24, 1841...	1841–42	do 19, 1841...	286...	do 24, 1841...	Nov. 30...	221.....	do 14, 1841
Fév. 4, 1842...	1842–43	Nov. 28, 1842 ..	308...	do 20, 1842...	do 28...	222.....	Mars 7, 1842
Avril 13, 1843...	1843–44	Déc. 10, 1843...	242. .	Mai 1, 1843...	do 30...	214.....	Mai 6, 1843
Mars 18, 1844...	1844–45	do 17, 1844...	278...	Avril 18, 1844...	do 26...	222..	Mars 14, 1844
Fév. 24, 1845...	1845–46	do 3, 1845...	283...	do 15, 1845...	do 29...	228.....	Avril 3, 1845
Mars 18, 1846...	1846–47	do 14, 1846...	275...	do 16, 1846...	do 25...	224.....	do 11, 1846
Avril 7, 1847...	1847–48	Déc. 25, 1847...	263...	Mai 1, 1847...	Nov. 30...	214.....	Avril 23, 1847
Mars 22, 1848...	1848–49	do 27, 1848...	292...	do 1, 1848...	Déc. 9...	223.....	do 9, 1848
do 19, 1849...	1849–50	do 26, 1849...	286 ..	do 1, 1849...	do 5...	219.....	Mars 25, 1849
do 10, 1850...	1850–51	do 17, 1850...	282...	Avril 22, 1850...	do 11...	234.....	do 25, 1850
Fév. 25, 1851...	1851–52	do 14, 1851...	293...	do 15. 1851...	do 5...	235.....	Avril 2, 1851
Mars 28, 1852...	1852–53	do 22, 1852...	270...	do 20, 1852...	do 16...	239.....	do 20, 1852
do 23, 1853...	1853–54	do 21, 1853...	274...	do 20, 1853...	do 20...	245.....	do 14, 1853
do 17, 1854...	1854–55	do 8, 1854...	266...	Mai 1, 1854...	do 3...	217.....	do 29, 1854
do 27, 1855...	1855–56	do 20, 1855...	268...	do 1, 1855...	do 10...	224.....	do 21, 1855
Avril 11, 1856...	1856–57	do 14, 1856...	248...	do 5, 1856...	do 4...	214.....	Mai 2, 1856
Fév. 27, 1857...	1857–58	do 27, 1857...	303...	do 6. 1857...	do 15...	223..	Avril 27, 1857
Mars 20, 1858...	1858–59	do 17, 1858...	273...	Avril 28, 1858...	do 8...	225.....	do 15, 1858
do 13, 1859...	1859–60	do 10, 1859...	273...	do 15, 1859...	do 12...	242.....	do 7, 1859
do 6, 1860...	1860–61	do 14, 1860...	283...	do 25, 1860...	do 12...	232.....	do 17, 1860
do 5, 1861...	1861–62	do 23, 1861...	294...	Mai 1, 1861...	do 10...	224.....	do 13, 1861
Avril 4, 1862...	1862–63	do 19, 1862...	259...	do 1, 1862...	do 10...	224.....	do 15, 1862
do 3, 1863...	1863–64	do 11, 1863..	253...	do 1, 1863...	do 9...	223.....	do 3, 1863
Mars 11, 1864...	1864–65	do 12, 1864...	277...	Avril 30, 1864...	do 8...	223.. ...	do 13, 1864

APPENDICE No. 48.

No. 1.—PORT DE QUEBEC.—TABLEAU du nombre de Navires, avec indication de leur tonnage collectif, arrivés chaque année à Québec et venant de la mer, de 1764 à 1866, inclusivement, distinction faite des vapeurs, des navires à voiles, de 1831 à 1866, et des cabotiers, de 1853 à 1866, inclusivement, et du chiffre collectif de leurs équipages, etc.

Années.	No. de navires.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	Années.	No. de navires.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	OBSERVATIONS.
1764...	67	5,496	568	1798.....	81	14,034	924	
1765...	52	4,814	456	1799.....	125	16,163	1,569	
1766...	66	6,999	601	1800.....	141	16,757	1,798	
1767...	70	5,157	517	1801.....	175	20,517	1,564	
1768...	46	4,069	360	1802.....	179	18,221	1,204	
1769...	82	7,411	587	1803.....	167	28,744	1,530	
1770 ..	48	5,870	364	1804	165	22,804	1,107	
1771...	77	6,584	597	1805.....	157	18,795	1,097	
1772...	62	5,313	494	1806.....	167	16,756	1,008	
1773...	.....	.....	.....	1807.....	193	18,355	1,880	
1774...	*	.....	.....	1808.....	334	70,275	3,220	
1775...	.....	.....	.....	1809.....	517	85,476	4,126	
1776...	.....	.....	.....	1810.....	627	134,204	5,308	* Le compilateur n'a pu constater le nombre précis.
1777...	63	5,746	509	1111.....	582	116,687	5,553	
1778...	.....	.....	.....	1812.....	399	86,196	3,950	
1779...	.....	.....	.....	1813.....	190	43,856	2,200	
1780...	*	.....	.....	1814.....	173	31,092	1,456	
1781...	.....	.....	.....	1815.....	184	35,922	1,794	
1782..	.....	.....	.....	1816.....	281	53,390	2,889	
1783...	69	8,792	724	1817.....	332	77,715	3,629	
1784...	32	5,164	356	1818.....	388	90,118	4,018	
1785...	58	8,834	586	1819.....	645	150,122	6,965	
1786...	74	10,006	547	1820.....	585	147,754	6,767	
1787...	*	.....	.....	1821....	434	102,786	4,645	
1788...	58	8,199	553	1822.....	612	145,953	6,450	
1789...	*	.....	.....	1823.....	569	132,634	6,130	
1790...	50	8,566	461	1824.....	619	150,000	8,047	
1791...	81	14,760	826	1825.....	796	195,598	10,348	
1792...	163	12,361	659	1826.....	714	179,949	9,282	
1793...	114	15,758	933	1827.....	619	152,712	8,080	
1794...	113	22,129	1,274	1828.....	718	183,472	9,340	
1795...	117	22,447	1,678	1829.....	900	236,575	11,700	
1796...	67	11,050	890	1830.....	896	227,275	11,648	
1797...	89	19,072	1,077					

Navires à voiles et à vapeur.

Années.	No. de navires.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	No. de vapeurs.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	OBSERVATIONS.
1831...	1,026	263,160	13,329	1	363	21	Le "Royal William" est le premier navire à vapeur qui, de ce port, ait traversé l'Atlantique.
1832...	944	260,708	12,264	1	363	21	
1833...	940	245,708	10,855	1	363	21	
1834...	1,089	295,550	12,828	.....	.....	.....	
1835...	1,105	311,490	13,425	.....	.....	.....	De 1834 à 1839, inclusivement, il n'est pas parti de navires à vapeur de ce port pour traverser l'Atlantique.
1836...	1,152	344,406	14,445	.....	.....	.....	
1837...	1,002	313,885	13,237	.....	.....	.....	
1838...	1,026	333,133	13,552	.....	.....	.....	
1839...	1,068	357,837	15,262	.....	.....	.....	
1840...	1,247	427,839	16,691	8	3,112	136	"L'Unicorn" est le seul navire à vapeur qui ait navigué entre ce port et la Nouvelle Ecosse, de 1840 à 1844, inclusivement.
1841...	1,221	425,118	16,443	13	5,057	221	
1842...	861	295,370	11,316	11	4,279	187	
1843...	1,216	428,419	16,399	11	4,668	204	
1844...	1,220	446,474	16,494	12	4,668	204	
1845...	1,489	576,541	20,932	.....	.....	.....	De 1845, à 1852, inclusivement, il n'est pas parti de ce port, de navires à vapeur pour traverser l'Atlantique.
1846...	1,480	568,225	20,614	.....	.....	.....	
1847...	1,212	479,124	17,564	.....	.....	.....	

APPENDICE No. 48.—*Fin.*

No. 1.—Navires à voiles et à vapeur.—*Fin.*

Années.	No. de navires.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	No. de vapeurs.	Chiffre du tonnage.	No. d'hommes.	OBSERVATIONS.
1848	1,188	452,436	16,423	.....	.....	.....	
1849	1,184	465,088	16,571	.....	.....	.....	
1850	1,196	465,804	16,092	.....	.....	.....	
1851	1,300	533,427	17,753	.....	.....	.....	
1852	1,234	506,123	16,636	.....	.....	.....	Cette ligne de vapeurs n'a navigué entre ce port et Liverpool que pendant deux ans, par contrat.
1853	1,346	567,857	19,109	5	2,881	251	
1854	1,405	607,598	19,541	11	11,328	760	
1855	742	348,430	11,082	.....	.....	.....	
1856	988	460,561	14,650	18	16,599	1,127	Les paquebots à vapeur de Montréal, ceux de Glasgow, les bateaux remorquers du gouvernement et autres steamers.
1857	1,259	588,352	18,556	24	21,092	1,382	
1858	979	481,720	14,886	28	19,933	1,570	
1859	912	462,305	13,740	58	48,679	3,306	
1860	1,191	616,199	17,807	61	50,759	3,492	
1861	1,277	703,908	19,339	67	71,894	4,335	
1862	1,054	549,773	15,759	78	72,025	4,612	
1863	1,384	738,023	20,755	64	59,881	3,993	
1864	1,161	637,209	17,356	61	61,045	3,810	
1865	1,133	671,145	17,411	72	75,851	4,420	
1866	1,041	590,120	15,695	73	75,611	4,552	

Cabotiers en bas de ce port, de 1853 à 1866, inclusivement.

Années.	Navires.	Tonnage	Equipage.	Années.	Navires.	Tonnage	Equipage.	OBSERVATIONS.
1853	109	4,964	400	1860	177	12,934	1,160	Nul compte du cabotage n'a été tenu avant 1853.
1854	91	4,343	337	1861	227	15,910	1,536	
1855	101	5,001	364	1862	215	9,997	882	
1856	162	6,126	490	1863	213	9,743	870	
1857	130	6,265	495	1864	203	10,203	822	
1858	146	9,372	866	1865	191	9,998	839	
1859	160	11,454	1,070	1866	186	10,033	707	

HÔTEL DES DOUANES,

Québec, Février 1867.

APPENDICE 48.—*Suite.*

No. 2.—TABLEAU des Navires naviguant pour le commerce de Québec, indiquant le nombre de voyages faits et le nombre de Navires perdus, de 1840 à 1849, inclusivement.

ANNEES.	VOYAGES.		Navires perdus.	Proportion des navires perdus.
	Vaisseaux.	Tonneaux.		
1840	1314	449,085	19	1.446
1841	1263	438,849	19	1.504
1842	878	298,674	19	2.164
1843	1249	450,412	12	0.960
1844	1239	453,894	14	1.130
1845	1499	584,540	46	3.068
1846	1467	572,373	47	3.204
1847	1215	489,817	20	1.646
1848	1194	457,430	16	1.340
1849	1243	481,227	26	2.109

OBSERVATION.—Il a été impossible de constater le nombre de navires perdus de 1849 à 1867.

PORT DE QUEBEC.

No. 3.—TABLEAU du nombre de Navires entrés et sortis de ce port, du 6 janvier 1840, au 31 décembre 1866.

ANNEES.	ENTRES.		SORTIS.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1840	1,235	430,951	1,314	449,085
1841	1,234	430,175	1,263	438,849
1842	872	299,649	878	298,674
1843	1,228	443,087	1,249	450,412
1844	1,232	451,142	1,239	453,894
1845	1,489	576,541	1,499	584,540
1846	1,480	568,225	1,467	572,373
1847	1,210	479,124	1,215	489,817
1848	1,188	452,436	1,194	457,430
1849	1,184	465,088	1,243	481,227
1850	1,196	.....	1,275	.....
1851	1,300	.....	1,394	.....
1852	1,234	.....	1,270	.....
1853	1,351	.....	1,406	.....
1854	1,416	.....	1,558	.....
1855	750	.....	853	.....
1856	1,006	.....	1,083	.....
1857	1,283	.....	1,355	.....
1858	1,007	.....	1,058	.....
1859	970	.....	1,051	.....
1860	1,252	.....	1,293	.....
1861	1,571	.....	1,534	.....
1862	1,347	.....	1,319	.....
1863	1,661	.....	1,785	.....
1864	1,425	.....	1,561	.....
1865	1,396	.....	1,517	.....
1866	1,300	.....	1,410	.....

N. B.—Les navires (à voiles) faisant régulièrement le commerce, ont fait chacun 2 voyages par année ; deux ou trois navires à voiles en ont fait trois.

HÔTEL DES DOUANES, Québec.

APPENDICE

No. 4.—PORT DE QUEBEC.—TABLEAU COMPARATIF du nombre de Navires nationalité, d'où ils viennent, la valeur de la cargaison et les

1865.								OBSERVATIONS.
No. de vaiss.	Cargais.	Sur lest.	Tonnage	Nationalité.	D'où ils viennent.	Valeur de la cargaison.	Montant des droits.	
						$ cts.	$ cts.	
6	6	....	3,306	Norvégien ..	Royaume-Uni	6,322 00	.....	Charbon.
2	1	.....	765	do ...	do	2,400 00	.....	Sel.
1	4	.....	2,474	Prussien.....	do	7,486 00	.....	Charbon.
1	1	.....	1,049	Americain ..	do	2,400 00	.....	Sel.
21	...	24	13,507	Norvégien...	do	.....	.....	
44	...	2	2,746	Américain ..	do	.....	.....	
2	...	1	789	Suédois.....	do	.....	.....	
2	...	2	2,673	Bremois.....	do	.....	.....	
1	...	2	1,772	Hambourg's	do	.....	.....	
2	1	.....	282	Autrichien ..	do	.....	.....	Monté à Montréal.
3	2	.....	502	Norvégien...	France.....	8,599 00	1,267 00	Cargaison générale, une cargaison montée à Montréal.
2	...	3	1,407	do ...	do	.....	.....	
1	...	2	2,148	Américain ..	Etats-Unis.....	.....	.....	
4	...	1	336	Russe	do	.....	.....	
0	...	40	18,716	Norvégien ..	Norvége	.....	.....	
1	...	1	452	Brêmois.....	Brême	.....	.....	
1	1	.....	575	Norvégien...	do	92,636 00	3,694 00	Cargaison générale.
2	...	2	1,448	do ...	Hambourg	.....	.....	
2	...	2	1,772	Hambourg's	do	.....	.....	
2	2	.....	1,170	do ...	do	24,864 00	5,739 00	Cargaison générale.
1	1	.....	883	Américain...	do	7,155 00	1,431 00	do partie de cargaison montée à Montréal.
4	...	4	2,191	Norvégien...	Italie.....	.....	.....	
1	...	1	390	Prussien	do	.....	.....	
1	...	1	789	Suédois.....	do	.....	.....	
2	...	2	1,179	Norvégien...	Belgique.....	.....	.....	
1	...	1	293	Prussien	do	.....	.....	
2	2	.....	1,236	Norvégien...	do	1,872 00	653 00	Cargaison générale.
2	2	.....	829	Prussien	do	7,355 00	4,733 00	do
1	...	1	429	Norvégien...	Portugal.....	.....	.....	
1	1	.....	412	do ...	do	800 00	.....	Sel.
1	1	.....	213	Autrichien ..	do	5,856 00	1,187 00	Cargaison générale, vin, etc.
4	4	.....	1,020	Portugais....	do	3,953 00	603 00	do partie de cargaison montée à Montréal.
10	...	10	4,953	Norvégien...	Espagne	.....	.....	
4	...	4	2,640	Russe.....	do	.....	.....	
1	...	1	435	Espagnol....	do	.....	.....	
1	...	1	519	Suédois.....	do	.....	.....	
2	...	2	1,202	Prussien.....	do	.....	.....	
1	1	.....	452	Norvégien ..	do	17,276 00	3,395 00	Cargaison générale.
2	2	.....	726	do ...	do	1,040 00	.....	Sel.
3	...	3	1,668	do ..	Hollande	.....	.....	[cargaison montée à Montréal.
1	1	.....	256	Prussien	do	3,932 00	5,534 00	Cargaison, genièvre, partie de
1	1	.....	410	Espagnol....	Antilles Espagnoles.	11,063 00	3,888 00	Cargaison de melasses, etc.
3	...	3	1,900	Norvégien ..	Gibraltar	.....	.....	
2	...	2	1,015	Prussien	do	.....	.....	
1	1	.....	295	do ...	Sardaigne.....	690 00	.....	Sel.
2	...	2	1,226	Norvégien...	Egypte	.....	.....	
2	2	.....	846	do ...	Antilles Anglaises...	3,550 00	.....	Charbon.
1	...	1	617	Suédois.....	Malte	.....	.....	
1	...	1	466	Norvégien...	do	.....	.....	
1	1	.....	544	Snédois.....	Suède.....	800 00	.....	Charbon.
1	...	1	813	do ...	do	.....	.....	
1	1	.....	49	Français.....	St. Pierre Miquelon	775 00	.....	Poisson, huile, etc.
1	1	.....	179	Norvégien...	Sicile.....	15,927 00	2,675 00	Cargaison générale.
1	1	.....	368	Hambourg ..	Chine	.....	.....	Montée à Montréal.
1	...	1	562	Américain...	Afrique.....	.....	.....	
1	1	.....	73	Pays Bas ...	Groenlande	.....	.....	En transit jusqu'à Kingston.
1	...	1	355	Prussien	Terreneuve	.....	.....	
167	42	125	70,125	.....	.....	226,751 00	34,799 00	

No. 48.—*Suite.*

étrangers arrivés à ce port avec cargaison ou sur lest, indiquant leur tonnage, droits payés, pour les années expirées le 31 décembre 1865 et 1866.

1866.								
No. de vaiss.	Cargais.	Sur lest.	Tonnage	Nationalité.	D'où ils viennent.	Valeur de la cargaison.	Montant des droits.	OBSERVATIONS.
						$ cts.	$ cts.	
2	2	.....	851	Norvégien,..	Royaume-Uni	26,612 00	5,883 00	Cargaison générale.
6	6	.....	2,559	do ...	do	10,400 00	.....	Sel.
2	2	.....	714	Prussien	do	2,931 00	.....	Charbon.
3	3	.....	2,010	Norvégien ..	do	3,094 00	.....	do
1	1	.....	610	Brêmois	do	1,738 00	.....	do
4	4	.....	1,602	Norvégien ..	do	.....	.....	Monté à Montréal.
2	2	.....	893	Prussien	do	.....	.....	do
1	1	.....	152	Hanovrien ..	do	.....	.....	do
47	....	47	24,318	Norvégien ..	de	.....	.....	
1	....	1	465	Russe	do	.....	.....	
1	....	1	731	Prussien ...	do	.....	.....	
1	...	1	814	Italien.....	do	.....	.....	
1	1	.....	298	Norvégien ..	France.....	.....	.....	do
1	1	.....	264	Prussien ...	do	.....	.....	do
1	1	.....	677	Français.....	do	1,242 00	.....	Sel. [pour Montreal.
3	3	.....	1,311	Norvégien ..	do	16,383 00	4,005 00	Cargaison générale en partie
1	1	.....	424	Français ...	do	5,013 00	39 00	Sel, briques, etc.
4	...	4	1,476	Norvégien ..	do	.....	.....	
1	...	1	616	Prussien. ...	do	.....	.....	
2	1	.....	897	Norvégien ..	Etats-Unis.....	.....	.....	Monté à Montréal. [barqués.
1	1	.....	76	Américain ..	do	.....	.....	Matériaux de travail, non dé-
1	1	1	657	Hambourg'..	do	.....	.....	
1	1	1	600	Danois	do	.....	.....	
1	1	1	452	Américain ..	do	.....	.....	
1	...	1	616	Brêmois.....	do	.....	.....	
1	....	1	400	Norvégien ..	do	.....	.....	
2	2	.....	1,495	do ...	Norvége	4,013 00	20 00	Fer, charbon, etc.,
2	2	.....	853	do ...	do	.....	.....	Monté à Montréal.
62	...	62	34,706	do ...	do	.....	.....	
1	1	.....	780	Brêmois.....	Brême.....	17,262 00	3,896 00	Cargaison générale.
1	1	.....	372	Norvégien ..	do	6,894 00	1,972 00	do
1	1	.....	324	Prussien	do	10,975 00	3,077 00	do
2	...	2	1,134	Norvégien ..	do	.....	.....	
1	1	.....	235	Mecklenb'g.	Hambourg	10,784 00	13,739 00	Cargaison, (genièvre, etc.)
3	3	.....	1,694	Hambourg's	do	10,371 00	2,318 00	Cargaison générale.
1	1	.....	288	Norvégien ..	do	110 00	74 00	do en partie montée
2	...	2	1,247	Hambourg's	do	.....	.....	à Montréal.
1	...	1	800	Norvégien ..	do	.....	.....	
3	...	3	1,804	do ...	Italie.....	.....	.....	
1	1	.....	400	Prussien ...	Belgique.	7,784 00	1,594 00	Cargaison générale.
1	1	.....	224	Norvégien ..	Portugal.....	480 00	.....	Sel. [montée à Montréal.
3	3	.....	416	Portugais ...	do	11,795 00	2,368 00	Vins, etc., partie de cargaison
1	1	....	184	Danois.....	Espagne	925 00	139 00	Figues, citrons et raisins.
3	...	3	1,629	do ...	do	.....	.....	
2	...	2	770	Prussien.....	do	.....	.....	
3	...	3	2,094	Norvégien ..	do	.....	.....	
1	1	.....	220	Danois	Hollande	23,525 00	24,120 00	Cargaison (genièvre, etc.)
1	1	.....	142	Américain ..	Indes Oc. Espagn's.	7,585 00	3,904 00	Mélasses.
1	...	1	517	Norvégien ..	do ...	.....	.....	
1	...	1	694	Prussien	Gibraltar	.....	.....	
1	...	1	650	Norvégien ..	Sardaigne.....	.....	.....	
3	...	3	1,800	do ...	Egypte.....	.....	.....	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
195	51	144	99,925	.....	.....	179,916 00	67,148 00	

HÔTEL DES DOUANES,
Québec, 22 Février 1867.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 5.—PORT DE MONTRÉAL.—TABLEAU des arrivages et départs, tonnage, etc., des Navires de mer, etc., pour les années suivantes :—

ANNEES.	Premiers arrivages de la mer.	Dernier navire pour la mer.	Vapeurs.		Navires à voiles.		Navires des ports d'en bas.		Navires de mer.		Le plus grand nombre se trouvant ensemble dans le port.	
			No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No. total.	Tonnage. brut.	Date.	Nombre.
1854	Mai 20	Nov. 23	6	5,545	174	58,416	78	6,949	258	79,910	Oct. 16	21
1855	" 9	" 20	6	5,545	90	38,433	107	9,721	197	48,154	Juin 14	30
1856	Avril 30	" 24	16	14,276	117	47,497	114	9,548	247	71,321	" 9	26
1857	Mai 1	" 25	9	7,541	123	51,795	95	8,404	227	67,740	" 13	26
1858	Avril 30	" 24	16	17,887	127	53,553	82	7,369	225	78,809	" 5	22
1859	Mai 3	" 20	35	43,704	118	43,705	77	7,251	230	94,660	" 3	23
1860	Avril 30	" 25	37	45,387	149	69,742	73	6,470	259	121,559	Oct. 7	35
1861	" 27	Déc. 4	40	51,298	433	202,601	101	7,894	574	261,793	Juin 6	117
1862	" 28	Nov. 27	53	62,912	430	195,348	88	6,983	571	265,243	Oct. 16	78
1863	Mai 6	" 26	54	56,460	369	144,585	81	8,179	504	209,242	Juin 13	86
1864	Avril 28	Déc. 7	51	59,071	237	94,202	90	8,628	378	161,901	" 23	32
1865	Mai 3	Nov. 24	63	78,051	182	63,740	113	11,152	358	152,943	Oct. 19	42
1866	" 1	" 28	70	75,474	273	111,257	173	19,044	516	205,775	Juin 13	91

(Signé), A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
Montréal, 12 Février 1867.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 6.—HAVRE DE MONTREAL.—TABLEAU du nombre de Navires à vapeur et à voiles de l'intérieur, avec indication de leur tonnage, de 1851 à 1866, inclusivement, et indiquant aussi le plus grand nombre se trouvant ensemble dans le port, avec leur tonnage.

	Le plus grand nombre de vapeurs se trouvant ensemble dans le port.		Le plus grand nombre de navires à voiles se trouvant ensemble dans le port.		Nombre total des vapeurs venus au port dans une année.		Nombre total de navires à voiles venus au port dans une année.		Nombre total de tous les vaisseaux venus dans le port chaque année, et leur tonnage brut.	
Années.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
1851	8	600	79	3,950	468	91,488	3,141	221,695	3,609	313,183
1852	10	760	82	4,100	409	33,706	3,700	300,898	4,109	334,604
1853	8	650	91	4,550	318	62,087	3,179	255,428	3,497	317,515
1854	13	975	76	3,800	571	111,263	3,047	244,866	3,618	356,129
1855	16	1,200	91	4,905	586	114,411	2,687	221,588	3,273	335,999
1856	16	1,357	150	6,750	531	102,634	2,780	221,639	3,311	324,293
1857	19	1,425	118	4,860	635	123,955	3,090	230,587	3,725	354,542
1858	17	1,275	117	4,820	867	169,274	3,257	264,872	4,124	434,146
1859	18	1,350	96	4,750	801	177,550	3,397	281,315	4,198	451,065
1860	23	1,725	137	5,850	909	144,742	3,568	253,410	4,558	398,152
1861	28	2,380	196	9,850	982	152,872	4,265	377,352	5,247	530,224
1862	29	2,593	164	6,949	882	181,427	3,993	342,564	4,875	523,991
1863	26	2,435	197	9,898	900	185,261	3,797	349,479	4,697	534,740
1864	27	2,521	220	10,387	826	161,961	3,683	277,096	4,509	439,057
1865	28	2,603	205	9,893	879	193,364	3,892	407,707	4,771	601,071
1866	28	2,709	240	12,589	1,067	196,330	4,016	417,349	5,083	613,679

(Signé,) JOHN FERNS,
Gardien de Quai.

BUREAU DU HAVRE,
Montréal, 12 Février 1867.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 7.—TABLEAU des arrivages et départs des Navires de mer et de l'intérieur aux ports de Québec, Montréal, Kingston et Toronto, (fourni par les Percepteurs de douane de ces localités).

Années.	PORT DE QUEBEC.				PORT DE MONTREAL.			PORT DE KINGSTON.				PORT DE TORONTO.			
	ARRIVAGES.		Départ pour la mer.	No. de jours entre le premier arrivage et le dernier départ.	Départ du premier vapeur pour Québec.	Dernier départ du vapeur pour Québec.	Jours de navigation.	PREMIERS.		DERNIERS.		VAPEURS.		NAVIRES A VOILES.	
	De Montréal. Vapeurs.	De la mer. Navires.						Arrivages.	Départs.	Arrivages.	Départs.	Premier arrivage.	Dernier arrivage.	Premier arrivage.	Dernier arrivage.
1830	Avril 17...	Avril 26...	Déc. 4 ..	232.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1831	do 21...	do 16...	Nov. 30...	229.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	do 29...	Mai 4...	do 30...	216.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	do 18...	do 10...	do 25...	222.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	do 18...	do 6...	do 24...	221.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	Mai 4...	do 2...	do 26...	209.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	do 11...	do 11...	do 25...	199.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	do 1...	Avril 29...	do 18...	204.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	Avril 28...	Mai 3...	do 20..	207.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	do 21...	do 8...	do 23...	217.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	do 19...	Avril 25...	do 29...	225.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	Mai 1...	do 29...	do 28...	214.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	Avril 21...	Mai 3...	do 28..	222.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	Mai 5...	Avril 18...	do 28...	225.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1844	Avril 23...	Mai 3. .	do 23...	215.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1845	do 25...	do 1..	do 26...	216.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1846	do 17...	Avril 24...	do 27...	225.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1847	Mai 8...	Mai 8...	do 26...	202.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1848	Avril 6...	do 1...	do 21...	230.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1849	do 25...	Avril 28...	do 25...	215.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1850	do 25...	do 28...	do 28...	218.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1851	do 22...	do 20...	do 29...	222.....	Avril 21...	Nov. 30...	224	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1852	do 30...	do 15...	Déc. 4...	219.....	do 28...	Déc. 13...	230	.....	.....	.....	.....	Janv. 31...	Déc. 31...	Féb. 19...	Déc. 31

853	do	23...	do	24...	Nov.	26..	218.....	do	20...	do	1...	226	.....	.....	.....	.....	do	1...	do	31...	Avril	13...	do	29
1854	Mai	5...	do	29...	do	29...	208.....	Mai	1...	do	2...	216	.....	.....	.....	.....	do	2...	do	30...	Mars	13...	do	31
1855	do	6...	Mai	6...	do	22...	200.....	do	5...	Nov.	22...	201	.....	.....	.....	.....	do	1...	do	31...	Jan.	4...	do	17
1856	Avril	27...	Avril	28...	do	23...	211.....	Avril	29...	do	25...	211	.....	.....	.....	.....	do	2...	do	3..	Avril	14...	do	6
1857	do	17...	do	20...	do	24...	222.....	do	29...	Déc.	5...	215	.....	.....	.....	.....	Avril	1...	do	11...	Fév.	28...	do	10
1858	do	18...	do	28...	do	25...	222.....	do	16...	Nov.	30...	229	.....	.....	.....	.....	do	1...	do	4...	Mars	5...	do	6
1859	do	22...	do	29...	do	28...	221.....	do	12...	do	26...	229	.....	.....	.....	.....	do	1...	do	9...	Jan.	1...	do	7
1860	do	26...	do	28...	do	26...	215.....	do	16...	Déc.	2...	231	.....	.....	.....	.....	Mars	20...	do	4...	do	11...	do	17
1861	do	26...	do	22...	Déc.	2...	221.....	do	26...	do	2...	221	Mai	1...	Mai	2...	Nov.	30...	Nov.	25...	Avril	11...	do	9...	Mars	23...	do	14
1862	do	30...	do	16...	Nov.	29...	228.....	do	29...	Nov.	29...	215	do	10...	Avril	26...	do	29...	do	29...	do	7...	do	1...	Jan.	6...	do	16
1863	Mai	3...	Mai	4...	do	27...	209.....	Mai	2...	do	30...	213	do	6...	Mai	1...	Déc.	7...	do	19...	do	17...	do	3...	do	1...	do	8
1864	Avril	21...	Avril	27...	do	30...	224.....	Avril	28...	do	29...	214	Avril	29...	Avril	18...	do	9...	do	24...	do	14...	do	9...	Mars	14...	do	3
1865	do	21...	do	29...	do	28...	222.....	do	21...	Déc.	1...	225	Mai	2...	do	27...	do	8..	Déc.	6...	Mars	27...	do	15...	do	25...	do	12
1866	do	27...	do	28...	Déc.	1...	219.....	do	26...	Nov.	30...	218	do	3...	do	29...	do	5...	do	6...	Avril	12...	do	14...	Jan.	1..	do	19
1867	.....		.....		.....		.....	.....		.....		....	do	3...	do	27...	.....		.....	do	13...	.....		Mars	30...	..	.....	

(No. 84,583.)

APPENDICE No. 48—*Suite.*

No. 8.—CANAL LACHINE.—Tableau du nombre et du tonnage des Vaisseaux qui ont descendu le Canal Lachine, durant les années sous-mentionnées.

Années.	200 tonneaux et au-dessous. (Voyages.)			200 à 300 tonneaux. (Voyages)			300 à 400 tonneaux. (Voyages)			Nombre total de voyages.			Fret.				Vaisseaux qui ont passé par l'Ecluse No. 1.									Nombre total de voyages.		
																	200 tonneaux et au-dessous.			300 à 400 tonneaux.			200 à 300 tonneaux.					
	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Grains. Bois-seaux.	Farine. Barils.	Autre fret—Tonneaux.	Bois de chauffage. Nombre de cordes.	Vapeurs.	Propuls'rs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propuls'rs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propuls'rs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.
1858	586	196	2,946	71	37	123	...	...	42	657	233	3,111	2,583,039	607,820	256,994	61,224	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...	...	.....	.....	.....	.....
1859	598	269	2,954	74	62	172	...	..	28	672	311	3,154	1,242,330	521,874	308,103	69,184	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...	...	.....	.....	.....	.....
1860	623	307	2,966	60	40	218	...	...	39	683	347	3,223	4,741,294	636,327	327,424	62,223	145	40	2082	4	54	98	...	...	16	149	94	2,196
1861	732	308	3,645	50	79	248	...	...	54	782	387	3,947	9,782,643	768,119	353,291	64,091	162	48	2638	16	8	232	...	...	32	178	56	2,902
1862	649	275	3,660	43	66	162	...	9	124	692	350	3,946	8,201,551	770,994	237,367	64,458	200	35	2180	12	8	138	...	...	74	212	43	2,392
1863	678	251	3,892	58	81	183	..	14	140	736	346	4,215	5,627,464	697,860	226,142	69,562	282	41	2606	15	11	126	...	...	69	297	52	2,801
1864	775	255	3,457	62	91	152	...	28	129	837	374	3,738	3,502,685	475,953	197,665	64,702	321	49	3249	22	17	118	...	...	54	343	66	3,421
1865	855	216	4,012	78	74	169	...	34	147	933	324	4,328	3,162,752	459,001	260,979	78,238	298	32	3012	19	18	121	...	8	62	317	58	3,195
1866	909	249	3,558	69	86	172	...	41	136	978	376	3,866	2,843,361	427,125	281,250	72,967	341	45	2869	25	20	128	...	14	71	366	79	3,068

Montreal, 19 Février, 1867.

(Signé, ALFRED GOUGH, *Percepteur*.

(No. 84,583.) APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 8.—*Suite.*—CANAL LACHINE.—TABLEAU du nombre et du tonnage des Vaisseaux qui ont remonté le Canal Lachine, durant les années sous-mentionnées.

Années.	200 tonneaux et au-dessous. (Voyages.)			200 à 300 tonneaux. (Voyages.)			300 à 400 tonneaux. (Voyages.)			Nombre total de voyages.			Total de tonneaux de fret.	Vaisseaux qui ont passé par l'Ecluse No. 1. 200 tonneaux et au-dessous. (Voyages.)			200 à 300 tonneaux. (Voyages.)			300 à 400 tonneaux. (Voyages.)			Nombre total de voyages.		
	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.		Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Propulseurs.	Voiliers.
1858	594	194	3,046	77	36	159	.....	.....	54	671	230	3,259	112,454	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1859	606	262	3,182	79	40	220	.....	.....	33	685	302	3,435	136,780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1860	639	302	3,216	67	34	228	.....	.....	47	706	336	3,491	117,597	452	44	1,766	8	63	90	.....	.....	7	460	107	1,863
1861	756	285	4,081	56	73	262	.....	.....	56	812	358	4,399	120,060	417	50	2,102	11	9	216	.....	.....	35	428	59	2,353
1862	655	269	4,208	47	69	168	.....	9	126	702	347	4,502	141,466	519	42	2,204	14	10	135	.....	.....	69	533	52	2,408
1863	704	230	4,038	61	58	192	.....	14	134	765	302	4,364	129,349	553	36	2,710	17	14	139	.....	.....	76	570	50	2,926
1864	784	246	3,647	67	81	162	.....	29	132	851	356	3,941	123,900	562	44	3,201	19	15	114	.....	.....	56	581	59	3,371
1865	799	223	4,131	80	78	167	.....	33	141	879	334	4,439	145,723	681	28	3,070	18	16	124	.....	7	60	699	51	3,254
1866	916	258	3,952	75	83	168	.....	41	138	991	382	4,258	136,552	742	45	2,994	25	22	132	.....	15	73	767	82	3,199

(Signé,) ALFRED GOUGH,
Percepteur.

MONTREAL, 19 Février 1867.

(No. 84,583.) APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 9.—CANAL BEAUHARNOIS—ETAT du nombre de Vaisseaux qui ont passé par le Canal Beauharnois, durant les années suivantes :

ANNEE.	Vaisseaux portant des passes de Montréal.	Vaisseaux qui ont obtenu des passes à Beauharnois.	TOTAL.
1859	2,337	352	2,689
1860	2,904	197	3,101
1861	4,679	182	4,861
1862	5,406	242	5,648
1863	4,454	283	4,737
1864	2,906	215	3,121
1865	2,900	179	3,079
1866	3,020	193	3,213

BUREAU DU CANAL LACHINE, Montréal, 25 Février 1867.

(Signé,) GEORGE ELLIS, *Percepteur.*

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 10.—CANAL CORNWALL—ETAT fourni par le Percepteur, montrant le nombre de Vaisseaux qui ont passé par le Canal Cornwall durant les années suivantes :

1859.

Désignation des vaisseaux.	Au-dessous de 200 tonneaux.		Au-dessus de 200 et moins de 300 tonneaux.		Au-dessus de 300 et moins de 400 tonneaux.		Au-dessus de 400 tonneaux.		Nombre de vaisseaux.		Total en toute direction
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Vapeurs	387	37	74	1	.....	.....	.....	.....	461	38	499
Propulseurs	49	45	26	25	1	1	.....	.....	76	71	147
Voiliers	345	288	42	37	7	25	.....	1	394	351	745
Total	781	370	142	63	8	26	.....	1	931	460	1391

1860.

Vapeurs	412	60	88	17	.....	.....	.....	.....	500	77	577
Propulseurs	70	72	52	50	.....	1	.....	.....	122	123	245
Voiliers	501	452	113	113	13	17	.....	1	627	583	1210
Total	983	584	253	180	13	18	.....	1	1249	783	2032

1861.

Vapeurs	460	106	83	4	.....	.....	.....	.....	552	110	662
Propulseurs	97	102	58	52	1	1	.....	.....	156	155	311
Voiliers	1101	1056	161	166	26	21	.....	1	1288	1244	2532
Total	1667	1264	302	222	27	22	.....	1	1996	1509	3505

(No. 1,202.) APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 10.—*Fin.*—CANAL CORNWALL—ETAT fourni par le Percepteur, montrant le nombre de Vaisseaux qui ont passé par le Canal Cornwall durant les années suivantes :

1862.

Désignation des vaisseaux.	Au-dessous de 200 tonneaux.		Au-dessus de 200 et moins de 300 tonneaux.		Au-dessus de 300 et moins de 400 tonneaux.		Au-dessus de 400 tonneaux.		Nombre de vaisseaux.		Total en toute direction
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Vapeurs	455	156	79	3	20	.....	.....	.....	554	159	713
Propulseurs	80	81	55	60	1	4	.....	.....	136	145	281
Voiliers	1,229	1,087	152	131	33	48	.....	.....	1,414	1,266	2,680
Total	1,764	1,324	286	194	54	52	.....	.....	2,104	1,570	3,674

1863.

Vapeurs	433	94	53	13	.....	.....	.....	.....	486	107	593
Propulseurs	92	106	82	83	15	22	.....	.....	189	211	400
Voiliers	615	600	143	128	34	54	14	17	806	799	1,605
Total	1,140	800	278	224	49	76	14	17	1,481	1,117	2,598

1864.

Vapeurs	411	54	42	4	.....	.....	.....	.....	453	58	511
Propulseurs	76	83	83	78	14	18	10	9	183	188	371
Voiliers	485	471	114	111	27	35	12	14	638	631	1,269
Total	972	608	239	193	41	53	22	23	1,274	877	2,151

1865.

Vapeurs	389	57	24	3	.....	.....	.....	.....	413	60	473
Propulseurs	75	75	70	70	24	28	10	3	179	176	355
Voiliers	528	525	111	110	30	31	16	24	685	690	1,375
Total	992	657	205	183	54	59	26	27	1,277	926	2,203

1866.

Vapeurs	389	60	44	15	.....	.....	.....	.....	433	75	508
Propulseurs	75	88	80	75	40	46	1	.....	196	209	405
Voiliers	427	436	112	85	23	25	8	12	570	558	1,128
Total	891	584	236	175	63	71	9	12	1,199	842	2,041

BUREAU DU CANAL CORNWALL,
10 Octobre, 1867.

(Signé,) JAMES PHELAN,
Percepteur.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

(No. 1,295.)

No. 11.—CANAUX DE WILLIAMSBURGH.—ETAT du nombre de Vaisseaux et de leur tonnage total qui ont passé par les Canaux de Williamsburgh, et pour lesquels des passes ont été accordées par le bureau d'Edwardsburgh.

Années.	VAISSEAUX.	En montant.						En descendant.						Total, dans les deux directions.	
		100 tonneaux et au-dessous.	200 tonneaux et au-dessous.	300 tonneaux et au-dessous.	400 tonneaux et au-dessous.	Total.		100 tonneaux et au-dessous.	200 tonneaux et au-dessous.	300 tonneaux et au-dessous.	400 tonneaux et au-dessous.	Total.			
						No. de vaisseaux.	Tonnage.					No. de vaisseaux.	Tonnage.	No. de vaisseaux.	Tonnage.
1861...	Vapeurs.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Voiliers.....	33	7	3	1	44	945	23	8	3	.....	34	3,491	78	4,436
1862...	Vapeurs.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Voiliers.....	51	10	1	1	63	2,156	38	11	2	1	52	3,729	115	5,885
1863...	Vapeurs.....	7	3	1	1	11	.....	5	1	1	.....	7	.....	18	.....
do ...	Voiliers	84	9	.....	1	94	2,978	70	7	.....	.....	77	964	171	3,942
1864...	Vapeurs.....	34	4	5	.....	43	.....	18	7	5	.....	30	.....	73	.....
do ...	Voiliers.....	90	3	2	.....	95	6,241	68	1	2	.....	71	1,463	166	7,704
1865...	Vapeurs.....	77	11	2	.....	90	.....	17	3	.....	.....	20	.....	110	.....
do ...	Voiliers.....	97	11	1	.....	110	6,580	55	14	2	1	72	4,732	182	11,312
1866...	Vapeurs.....	39	2	2	.....	41	.....	24	.....	.....	.....	24	.....	.....	.....
do ...	Voiliers.....	86	4	.....	.....	90	5,234	71	15	.....	...	86	5,640	176	10,874

(Signé,) ISAAC N. ROSE,

MORRISBURGH, 10 Octobre, 1867. *Contrôleur.*

(No. 1410.) APPENDICE No.

No. 12.—CANAL WELLAND.—TABLEAU du nombre de voyages faits par les gories, qui ont passé par le Canal Welland,

ANNEES.	*	Vapeurs à hélice et à aubes.		Voiliers et autres vaisseaux.		Farine.		Blé-d'inde.		Avoine.	
		No.	Tonnage	No.	Tonnage.	Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Boiss'ux.	Tonn'x.
1854.....	C.	690	57,396	2,691	327,111	360,198	40,022	4,085,820	113,495	584,304	10,434
	A.	379	114,777	2,103	448,454						
Totaux.	...	1,069	172,173	4,794	775,565						
1855.....	C.	1,069	91,948	3,211	413,124	250,452	27,828	4,151,278	115,313	323,456	5,776
	A.	355	105,931	2,144	440,464						
Totaux.	...	1,424	197,879	5,355	853,588						
1856.....	C.	1,142	99,250	2,789	353,405	318,300	38,700	5,055,696	140,436	452,008	8,073
	A.	417	107,462	2,418	619,129						
Totaux.	...	1,559	206,712	5,207	972,534						
1857.....	C.	377	44,274	2,667	374,710	377,541	41,949	2,872,440	79,790	96,264	1,719
	A.	1,006	180,484	2,189	548,966						
Totaux.	...	1,383	224,758	4,856	923,676						
1858.....	C.	230	25,335	2,298	335,559	399,024	44,336	3,688,920	102,470	566,888	10,123
	A.	823	145,277	2,349	642,600						
Totaux.	...	1,056	170,612	4,647	978,159						
1859.....	C.	159	27,043	2,026	291,126	337,446	37,494	1,600,640	35,900	142,576	2,546
	A.	857	136,892	1,487	401,857						
Totaux.	...	1,046	163,935	3,513	692,983						
1860.....	C	555	69,439	2,249	311,620	393,642	43,738	5,020,020	139,445	139,720	2,495
	A.	930	151,248	3,604	706,202						
Totaux.	...	1,485	220,687	4,853	1,017,822						
1861.....	C.	576	55,137	2,540	381,356	528,933	58,737	5,642,820	156,745	86,800	1,550
	A.	874	179,456	2,718	711,723						
Totaux.	...	1,450	234,593	5,258	1,093,079						
1862.....	C.	417	63,556	2,938	447,799	715,555	68,395	1,335,564	162,099	208,096	3,716
	A.	1,053	192,962	2,871	772,525						
Totaux.	...	1,470	256,518	5,809	1,220,324						
1863.....	C.	530	79,023	2,895	442,795	680,526	75,614	3,629,566	100,821	5,152	92
	A.	1,335	195,261	2,139	613,028						
Totaux.	...	1,865	274,284	5,034	1,055,823						
1864.....	C.	289	37 095	957	161,187	257,391	27,599	497,052	13,807	8,400	150
	A.	372	63,564	651	184,260						
Totaux.	...	661	100,659	1,608	345,447						
1865.....	C.	999	127,392	2,842	466,169	499,626	55,514	2,155,572	59,877	912,576	16,296
	A.	1,101	183,580	1,405	358,665						
Totaux.	...	2,100	310,972	4,247	824,834						
1866.....	C.	915	111,471	2,755	443,165	447,237	49,693	4,476,996	124,361	945,224	16,879
	A.	937	181,632	1,542	341,046						
Totaux.	...	1,852	293,103	4,297	784,211						
1867.....	C.	733	98,395	2,360	394,444	255,195	28,355	5,190,048	144,168	624,960	11,160
	A.	819	181,492	1,393	319,607						
Totaux.	...	1,552	259,887	3,753	714,051						

NOTE.—La lettre C signifie vaisseaux canadiens et A vaisseaux américains.

48.—*Suite.*

Vapeurs, Voiliers et autres Vaisseaux, ainsi que leur tonnage, divisés en huit caté-
durant les années sous-mentionnées.

Seigle.		Blé.		Bois de chauffage.		Bois en grume.		Marchandises et autre fret.	Total du fret.	Observations.
Boisseaux.	Tonneaux.	Boisseaux.	Tonneaux.	Cordes.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	En tonneaux.	
4,524	134	2,539,713	76,961	12,225	36,764	23,182	20,606	468,794	767,210	Expirée le 31 décembre.
32,184	894	5,495,160	166,520	20,441	61,323	26,218	28,305	448,374	849,333	Expirée le 31 décembre.
124,488	3,458	7,542,121	227,337	22,972	68,915	19,262	17,122	472,515	976,556	Expirée le 31 décembre.
4,032	112	7,034,742	213,174	22,921	68,763	19,107	16,984	478,581	901,072	Expirée le 31 décembre.
12,920	345	8,116,482	245,954	21,418	64,255	20,721	18,917	368,712	855,112	Expirée le 31 décembre.
5,220	145	5,249,541	159,077	15,434	46,302	10,627	9,446	418,611	709,611	Expirée le 31 décembre.
11,008	278	9,055,365	274,405	18,027	54,081	18,029	16,026	423,316	944,086	Expirée le 31 décembre.
83,160	2,310	11,996,358	313,526	22,883	68,648	19,890	17,680	351,287	1,020,483	Expirée le 31 décembre.
158,220	4,395	15,835,149	479,853	33,292	99,877	21,077	18,735	406,704	1,243,774	Expirée le 31 décembre.
87,408	2,428	12,216,402	370,194	38,324	114,973	8,652	7,691	469,307	1,141,120	Expirée le 31 décembre.
2,016	56	3,347,454	101,438	9,605	28,816	9,160	8,142	142,325	322,343	6 mois de l'année fiscale, expir. le 30 juin.
133,848	3,718	7,424,406	224,982	39,617	118,852	21,486	18,210	388,427	868,078	Année fiscale, expirée le 30 juin.
70,164	1,949	7,499,019	227,243	48,213	144,639	23,010	20,453	416,300	1,001,517	Année fiscale, expirée le 30 juin.
71,496	1,986	5,087,709	154,173	37,735	113,206	35,352	31,424	203,788	933,260	Année fiscale, expirée le 30 juin.

Departement des Douanes, (Signé,) R. S. M. BOUCHETTE.
Ottawa, 28 Octobre 1867.

(No. 1,345.) APPENDICE No. 48.—*Suite.*

No. 13.—ECLUSE St. OURS.—Tableau du nombre de Vaisseaux et de leur tonnage total, qui ont passé par l'Ecluse de St. Ours, durant les années sous-mentionnées.

Années.	En montant.			En descendant.			Montant des péages.
	Vapeurs.	Voiliers et autres vaisseaux.	Fret en tonneaux.	Vapeurs.	Voiliers et autres vaisseaux.	Fret en tonneaux.	
							$ cts.
1860	186	62	3,454	187	61	3,867	365 86
1861	121	71	4,672	110	48	3,306	328 82
1862	135	24	1,686	129	29	1,962	217 87
1863	213	31	4,120	213	38	821	327 34
1864	187	31	2,843	177	26	1,384	287 01
1865	220	45	3,832	218	56	2,315	381 92
1866	254	47	3,084	246	41	3,318	430 49

Ceci ne comprend que le trafic de la rivière ; il n'a pas été tenu compte des navires qui ont passé par le Canal Chambly.

(Signé,) JULES LEBŒUF,
Percepteur.

Ecluse St. Ours, 17 Octobre 1867.

(No. 84,583)

No. 14.—CANAL CHAMBLY.—Tableau du nombre de Navires et de leur tonnage total qui ont passé par le Canal Chambly, durant les années sous-mentionnées.

Années.	Vaisseaux.	En montant.					En descendant.					Totaux, montés et descentes.		Montant total des péages perçus.
		80 tonneaux et au-dessous.	De 80 à 150 tonneaux.	De 150 à 250.	Totaux. No. de navires.	Totaux. Fret, tonneaux.	80 tonneaux et au-dessous.	De 80 à 150 tonneaux.	De 150 à 250.	Totaux. No. de navires.	Totaux. Fret, tonneaux.	No. de navires.	Fret, tonneaux.	
														$ cts.
1859	Vapeurs	91	.....	...	91	.....	91	.....	...	91	.....	182	.....	.....
"	Voiliers	905	368	4	1,277	123,103	896	353	6	1,255	30,871	2,532	153,974	14,922 82
1860	Vapeurs	101	.....	...	101	.....	101	.....	...	101	35,497	202	.....	.....
"	Voiliers	1,049	447	5	1,501	158,400½	1,115	411	8	1,534	.....	2,035	193,897½	17,537 20
1861	Vapeurs	38	.....	...	38	.....	41	.....	...	41	.....	79	.....	.....
"	Voiliers	684	128	...	812	70,377½	729	148	...	877	35,800	1,689	106,177½	9,401 38
1862	Vapeurs	49	.....	...	49	50,146½	53	.....	...	53	.....	102	.....	.....
"	Voiliers	780	272	...	1,052	.....	827	209	11	1,047	28,722	2,099	78,868½	11,914 59
1863	Vapeurs	83	.....	...	83	.....	89	.....	...	89	.....	172	.....	.....
"	Voiliers	1,114	437	30	1,581	353,817	930	578	26	1,534	29,837	3,115	383,654	23,562 30
1864	Vapeurs	69	.....	...	69	.....	71	.....	...	71	.....	140	.....	.....
"	Voiliers	837	525	75	1,437	161,624½	897	524	78	1,499	36,236½	2,936	197,861	21,654 10
1865	Vapeurs	111	.....	...	111	.....	107	.....	...	107	.....	218	.....	.....
"	Voiliers	1,256	869	73	2,198	303,366½	1,113	882	72	2,067	26,257½	4,265	329,624	27,496 21
1866	Vapeurs	136	.....	...	136	.....	135	.....	...	135	.....	271	.....	.....
"	Voiliers	966	1,065	80	2,111	335,559	1,000	1,069	67	2,136	47,712	4,247	383,271	31,151 23

Bureau du Canal Lachine,
Montréal, 25 Février 1867.

(Signé,) JOHN BRENNAN,
Percepteur.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

(No. 84,583.)

No. 15.—ECLUSE STE. ANNE, RIVIERE DES OUTAOUAIS.—TABLEAU du nombre de Vaisseaux et de la quantité de fret qui ont passé par cette Ecluse, durant les années ci-dessous.

Années.	En montant, etc.			En descendant, etc.			Montant des péages.
	Vapeurs.	Voiliers. et autres.	Fret, en tonneaux.	Vapeurs.	Voiliers. et autres.	Fret, en tonneaux.	
							$ cts.
1855	410	1,048	10,813	411	1,005	2,595½	4,389 22
1856	423	954	13,101½	362	826	4,069	5,058 71
1857	436	1,058	10,412½	360	995	3,368	4,549 38
1858	393	1,114	11,816	348	1,067	4,425	4,905 73
1859	447	1,238	13,669	403	1,157	4,598	5,654 17
1860	486	1,433	14,589	435	1,341	5,139	6,687 02
1861	494	1,397	15,081	437	1,322	4,176	6,328 03
1862	478	1,500	11,887	445	1,577	4,218½	6,944 68
1863	554	1,956	13,553	527	2,004	226,814	5,013 64
1864	605	1,951	14,966	532	1,762	193,473	4,657 37
1865	631	2,442	14,657	582	2,240	275,326	6,204 85
1866	698	2,555	18,763	656	2,418	303,964	6,927 88

N.B.—Je dois faire remarque que depuis 1862 les bois carrés, dégrossis et de chauffage, sont compris dans le fret indiqué en tonneaux.

(Signe,) JOHN BARRETT, *Percepteur.*

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

(No. 1,345.)

No. 16.—CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.—TABLEAU du nombre de Vaisseaux et la quantité de fret qui ont passé les Canaux de Carillon et Grenville, durant les années ci-dessous.

Années.	En montant.						En descendant.						Montant total des péages perçus.
	Vapeurs.	Tonnage.	Navires à voiles.	Tonnage.	Fret, tonneaux.	Montant des péages perçus.	Vapeurs.	Tonnage.	Navires à voiles.	Tonnage.	Fret, tonneaux.	Montant des péages perçus.	
						$ cts.						$ cts.	$ cts.
1864	282	10,690	1,567	112,458	12,150	2,110 04	On n'en a pas tenu compte					5,493 24	7,603 28
1865	264	9,789	1,993	150,102	13,888	1,818 73	do do					6,151 16	7,969 89
1866	336	12,222	2,172	162,235	15,208	1,965 47	336	12,338	2,092	160,353	418,912	6,825 32	8,790 79

BUREAU DU CANAL CARILLON,
19 Octobre, 1867.

(Signé,) GEORGE T. FORBES,
Percepteur, Carillon.

" HUGH CUMMING,
Percepteur, Grenville.

APPENDICE No. 48.—*Suite.*

(No. 1,548.)

No. 17.—CANAL RIDEAU.—TABLEAU du nombre de Vaisseaux et la quantité de fret qui ont passé par le Canal Rideau, durant les années ci-dessous.

Années.	En montant, etc.			En descendant, etc.			Montant des péages.
	Vapeurs.	Voiliers et autres.	Fret, en tonneaux.	Vapeurs.	Voiliers et autres.	Fret, en tonneaux.	
							$ cts.
1864	221	298	13,789	140	287	34,824	2,771 29
1865	217	268	10,182	141	710	27,670	2,014 87
1866	265	287	13,662	172	311	37,923	2,664 94

OUTAOUAIS, Novembre, 1867.

(Signé), J. D. SLATER,
Contrôleur.

APPENDICE No. 48.—*Fin.*

(No. 1,548.)

No. 18.—CANAL RIDEAU.—TABLEAU du nombre de Vaisseaux et la quantité de fret qui ont passé par le Canal Rideau, aux moulins de Kingston, durant les années ci-dessous.

Années.	En montant, etc.			En descendant, etc.			Montant des péages.
	Vapeurs.	Voiliers et autres.	Fret, en tonneaux.	Vapeurs.	Voiliers et autres.	Fret, en tonneaux.	
							$ cts.
1864	70	1,361	185,874	150	1,437	69,640	5,202 16
1865	107	1,274	195,382	196	1,347	73,638	3,578 81
1866	134	1,193	193,342	250	1,277	73,498	3,774 02

(Signé), JAMES D. SLATER,
Contrôleur.

APPENDICE No. 49.

(No. 84,740.)

TABLEAU COMPARATIF des droits payés à Québec et New York, pour un Navire de 700 tonneaux, tirant 15 pieds à l'entrée et 18 à la sortie.

QUEBEC.		NEW YORK.	
POUR UN NAVIRE DE 538 TONNEAUX.		POUR UN NAVIRE DE 538 TONNEAUX.	
Description des frais.	$ cts.	*Description des frais.*	$ cts.
Déclaration à la douane	5 00	Déclaration à la douane	5 00
Droits de tonnage, à 2 cts. par tonneau	10 76	Droits de tonnage, à 30 cts. par tonneau	161 40
Droits de havre	26 90	Honoraires pour l'hôpital de Staten Island	28 00
Pilotage à l'entrée, 15 pieds	54 00	Pilotage à l'entrée, 15 pieds	88 37
Débarquement de la cargaison	190 00	Débarquement de la cargaison	218 00
Gardien du port	Aucun.	Gardien du port	5 00
Quaiage	87 00	Quaiage	85 20
Remorquage	45 00	Remorquage	140 00
Honoraire du maître du havre	Aucun.	Honoraire du maître du havre	12 70
	$418 66		$743 67
POUR UN NAVIRE DE 700 TONNEAUX.		POUR UN NAVIRE DE 700 TONNEAUX.	
Si pour un navire de 538 tonneaux les frais s'élèvent à $418.66, ceux d'un navire de 700 tonneaux s'élèveront à	$544 72	Si pour un navire de 538 tonneaux les frais s'élèvent à $743.67, ceux d'un navire de 700 tonneaux s'élèveront à	$967 60
Les frais de commission qui suivent ne sont pas compris dans ce qui précède.		*Les frais de commission qui suivent ne sont pas compris dans ce qui précède.*	
Pour obtenir un chargement, 2½ par cent	.....	Pour obtenir un chargement, 5 par cent	.....
Consignation à l'entrée, 2½ par cent	.....	Consignation à l'entrée, 2½ par cent	.....
Avances d'argent, 5 par cent	.....	Avance d'argent, 2½ par cent	.....
Journaliers, à $2 50 par jour	.....	Journaliers, à 40 centins par heure, ce qui équivaut à $4.40 par jour de (11 heures)	.....
Charpentiers do do	.....	Charpentiers, à $4.50 par jour	.....

(Signé,) J. W. DUMSCOMB,
Percepteur.

HÔTEL DES DOUANES,
Québec, 7, Mars 1867.

(No. 1,224.)

APPENDICE No. 50.

No. 1.—TABLEAU de la quantité de produits apportés à Montréal par les Vapeurs et autres Vaisseaux, par la voie des Canaux du St. Laurent, du 1er juillet 1866 au 30 juin 1867.

—	Farine.	Blé.	Blé d'Inde.	Seigle.	Pois.	Avoine.	Orge.	Alcalis.	Porc.	Bœuf.	Beurre.	Fromage	Saind'x.	Farine d'avoine.	Pommes.
	Barils.	Boiss'x.	Boiss'x.	Boiss'x.	Boisseaux.	Boiss'x.	Boiss'x.	Barils.	Barils.	Barils.	Tinettes.	Tonn'x.	Barils.	Barils.	Barils.
Par des vapeurs.....	330,363	366,300	1,779,876	5,940	441,606	22,848	39,816	6,120	9,170	2,429	16,016	603	154	28,380	32,832
do voiliers.....	55,854	186,351	417,312	158,904	994,092	194,096	335,958	2,664	14	420	7,986	66	1,708	29,890	2,043
Totaux.....	386,217	552,651	2,197,188	164,844	1,435,698	216,944	375,774	8,784	9,184	2,849	24,002	669	1,862	58,270	34,875

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 12 Octobre 1867.

(Signé), ALFRED GOUGH,
Percepteur.

(No. 1,224.)

APPENDICE No. 50.—*Suite.*

No. 2.—TABLEAU COMPARATIF des produits de l'Ouest apportés au port de Montréal par la voie des Canaux du St. Laurent, durant l'année expirée le 31 décembre 1866, et les exportations durant la même période.

—	Blé.	Blé d'Inde.	Pois.	Avoine.	Orge.	Seigle.	Farine.	Farine d'avoine.	Farine de blé-d'Inde.	Alcalis.		Beurre.	Fromage
										Potasse.	Perlasse.		
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Barils.	Tinettes.	Ton'x.
Venus par Canal	571,447	2,117,208	465,967	722,332	260,983	132,529	392,127	13,814	667	8,373	.....	19,336	19,569
" autres voies	380,150	5,665	570,348	1,347,385	75,407	11,253	348,623	10,462	969	14,678	.....	73,326	11,339
Totaux.....	951,597	2,122,873	1,036,315	2,069,717	336,390	143,782	740,750	24,276	1,636	23,051	.....	92,662	30,908
Total, Exportations.....	9,4011	1,885,138	1,147,271	3,485,914	427,322	73,667	461,157	39,515	6,694	29,692	3,367	77,756	27,872

Quantités indiquées par le secrétaire de la Chambre de Commerce.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 14 Octobre 1867.

(Signé,) J. G. SIPPELL,
Contrôleur,

APPENDICE No. 50.—*Suite.*

(No. 1,608.)

No. 3.—PORT DE QUEBEC.—TABLEAU de la quantité de produits reçus à ce port par voie ferrée, bateaux à vapeur et autres vaisseaux, durant l'année 1866.

Fleur. Barils.	Blé. Boisseaux.	Blé d'Inde. Boisseaux.	Seigle. Boisseaux.	Pois. Boisseaux.	Avoine. Boisseaux.	Orge. Boisseaux.	Porc. Barils.	Bœuf. Barils.	Beurre. Barils.	Pommes. Barils.
434,130	96,246	75,517	75,375	77,076	193,389	11,529	8,125	1,725	11,432	9,079

Ce tableau est fait sur les meilleures données à ma disposition.

HÔTEL DES DOUANES,
Québec, 14 Novembre 1867.

(Signé,) J. W. DUNSCOMB,
Percepteur.

APPENDICE No. 50.—*Fin.*

(No. 1,533.)

No. 3.—PORT DE TORONTO.—TABLEAU de la quantité de produits reçus à ce port par bateaux à vapeur et autres vaisseaux, durant la saison navigable de 1866.

Fleur. Barils.	Blé-d'Inde. Boisseaux.	Orge. Boisseaux.	Porc et Bœuf. lbs.	Beurre. lbs.
9	97,746	16,896	129,870	28

PORT DE TORONTO,
8 Novembre 1867.

(Signé,) ROBERT SPENCE,
Percepteur.

APPENDICE No. 51.

(No. 1,224.)

No. 1.—CANAL LACHINE.—TABLEAU de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux moulins et magasins de la Côte St. Paul, aux écluses St. Gabriel et aux bassins Nos. 2 et 4 du Canal Lachine, durant l'année 1866.

Noms des moulins, etc.	Propriétaires.	Farine fabriquée.	Grain emmagasiné.	OBSERVATIONS.
		Barils.	Boisseaux.	
Moulins Avon, à la Côte St. Paul..	Parkyn et Brodie	30,000	.....	Quantités indiquées par les propriétaires.
Moulins royaux de Mornet do ..	William Parkyn	40,360	282,120	
Moul. Glenora, à l'éc. St. Gabriel.	A. W. Ogilvie	70,000	600,000	
Moulins royaux, bassin No. 2	Grant, Hall et Cie.....	35,523	257,611	
Moulins de la Cité, do	Ira Gould et Fils	64,227	320,385	
Moulins du Canal, do	James McDougall.....	21,691	152,418	
Magasin et Elévateur, do	James Harvey.....	.....	217,317	
Séchoir et Elévateur, do	Cummings et Farish	.....	64,427	Mus par la vapeur.
Magas. et Elévat., bassin No. 4...	James Inglis.....	.....	670,600	do do
	Totaux..	261,801	2,564,878	

(Signé,) J. G. SIPPELL,
Ingénieur-Contrôleur.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 14 Octobre 1867.

APPENDICE No. 51.—*Suite.*

(No. 1,295.)

No. 2.—CANAUX DE WILLIAMSBURGH.—TABLEAU de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux moulins et magasins des écluses No. 22, Pointe Farran, No. 23, Morrisburgh, No. 25, Iroquois, et No. 26, Edwardsburgh, durant l'année 1866.

Nom des moulins.	Farine fabriquée.	Grain emmagasiné.	Noms des propriétaires.
	Barils.	Boisseaux.	
Pointe Farran	4,000	20,000	C. C. Farran.
Rapide Plat.....	7,300	36,500	William Gibson.
Iroquois	6,000	30,000	William Elliott.
Edwardsburgh	6,000	85,000*	W. T. Benson.
Total	23,300	171,500	

* 55,000 boisseaux transformés en amidon.

(Signé,) ISAAC N. ROSE,
Contrôleur.

BUREAU DES CANAUX DE WILLIAMSBURGH,
Morrisburgh, 1er Janvier 1867.

No. 3.—CANAL WELLAND.—TABLEAU de la quantité de farine fabriquée et de grain emmagasiné aux Moulins, etc., le long de la ligne du Canal Welland, durant l'année 1866.

Nom des moulins, etc.	PROPRIETAIRES.	Farine fabriquée.	Grain emmagasiné
		Barils.	Boisseaux.
Moulins d'Ontario, Port Dalhousie	Norris et Neelan	22,622	101,800
Moulins du Canal Welland, Ste. Catharine	Thos. R. Merritt	35,435	152,841
Moulins de Lincoln do	Thos. R. Merritt	16,706	71,420
Moulins de Grantham do	H. Hutchison	13,818	59,923
Moulins de Phœnix do	Norris et Neelan	50,000	225,000
Moulins de Welland, Thorold	Norris et Neelan	18,622	83,800
Moulins Blancs do	John Band	15,000	65,000
Ancien Moulin de pierre, do	Lawson et Cowan	5,000	21,000
Elévateur de Port Colborne.. Cargaison de long cours	Compagnie de chemin de fer de Welland	.....	3,011,149
Elévateur de Port Colborne.. Transbordement, 154 vaisseaux	Compagnie de chemin de fer de Welland	.....	570,029
Elévateur de Port Colborne.. Du Grand Tronc	Compagnie de chemin de fer de Welland	.....	50,551
Elévateur de Port Colborne.. Pour les meuniers sur la voie ferrée	Compagnie de chemin de fer de Welland	.....	85,823
	Totaux	177,203	4,498,336

(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL WELLAND
16 Octobre 1867.

APPENDICE No. 52.

[No. 84,740.]

No. 1.—Nombre et tonnage des Navires de long cours construits à Québec, depuis la date indiquée par les archives (1787)—indiquant ceux qui ont plus ou moins de 100, 500, 1,000 et 1,500 tonneaux et plus.

Annees.	100 tonneaux et au-dessous.		500 tonneaux.		1000 tonneaux.		1,500 tonn'x.		Au-dessus de 1,500 tonneaux.		Total des navires.	Total des tonn'ux.
	Navires.	Tonn'ux.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.		
1787	16	755	3	677	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	1,452
1788	58	2,363	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58	2,363
1789	10	452	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	452
1790	10	334	2	320	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	654
1791	11	452	1	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	474
1792	5	191	1	128	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	319
1793	11	364	3	545	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	909
1794	7	242	3	691	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	933
1795	16	659	3	705	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	1,364
1796	8	454	5	843	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	1,297
1797	9	389	5	1,139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	1,528
1798	8	340	5	798	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	1,138
1799	16	741	14	4,280	2	1,167	.....	.....	.....	.....	32	6,188
1800	10	437	10	2,686	1	646	.....	.....	.....	.....	21	3,769
1801	14	637	9	2,223	1	544	.....	.....	.....	.....	24	3,404
1802	10	736	10	2,074	1	560	.....	.....	.....	.....	21	3,370
1803	16	833	14	2,335	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	3,168
1804	18	1,113	7	1,411	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	2,524
1805	9	528	6	1,318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	1,846
1806	12	632	6	1,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	2,332
1807	7	308	8	2,420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	2,728
1808	5	226	8	2'833	2	1, 074	.....	.....	.....	.....	15	4,133
1809	9	417	12	2'998	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	3,415
1810	13	763	21	4'195	1	575	.....	.....	.....	.....	35	5,533
1811	19	986	30	9'612	5	3,093	.....	.....	.....	.....	54	13,691
1812	11	549	23	6,392	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	6,941
1813	9	541	9	2,774	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	3,315
1814	17	888	7	2,424	1	594	.....	.....	.....	.....	25	3,906
1815	28	1,324	10	1,528	1	608	.....	.....	.....	.....	39	3,460
1816	31	1,462	7	2,081	1	670	.....	.....	.....	.....	39	4,213
1817	30	1,352	4	,902	2	1,336	.....	.....	.....	.....	36	3,590
1818	29	1,436	7	1,576	1	554	.....	.....	.....	.....	37	3,566
1819	15	726	10	2,940	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	3,666
1820	8	314	8	1,770	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	2,084
1821	14	666	8	1,588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	2,254
1822	11	469	9	2,216	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	2,685
1823	26	1,209	12	2,497	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	3,706
1824	13	725	24	6,083	.....	.....	.....	.....	1	*3,690	38	10,498
1825	19	1,044	63	18,254	.....	.....	.....	.....	1	†5,294	83	24,592
1826	26	1,478	58	17,694	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	19,172
1827	27	1,621	34	7,854	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61	9,475
1828	25	1,434	35	7,788	1	560	.....	.....	.....	.....	61	9,782
1829	17	933	16	4,586	1	568	.....	.....	.....	.....	34	6,087
1830	10	604	15	4,189	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	4,793
1831	25	1,392	10	2,871	3	1,907	.....	.....	.....	.....	38	6,170
1832	11	618	10	2,435	3	1,842	.....	.....	.....	.....	24	4,895
1833	13	935	7	2,271	4	2,392	.....	.....	.....	.....	29	5,598
1834	12	617	17	4,557	6	3,836	.....	.....	.....	.....	35	9,010
1835	11	609	12	2,894	7	4,509	.....	.....	.....	.....	30	8,012
1836	13	749	9	2,751	9	6,655	.....	.....	.....	.....	31	10,155
1837	18	876	6	1,885	10	7,418	.....	.....	.....	.....	34	10,179
1838	16	823	11	2,721	8	5,814	.....	.....	.....	.....	35	9,358
1839	19	885	11	3,453	15	8,324	1	1,267	.....	.....	46	13,929
1840	19	979	16	4,577	29	21,005	.....	.....	.....	.....	64	26,561
1841	22	1,300	15	3,502	27	18,320	.....	.....	.....	.....	64	23,122

* Columbus, construit pour éviter le droit sur les bois dans le Royaume-Uni

† Baron de Renfrew.

APPENDICE No. 52.—*Fin.*

ETAT du nombre et tonnage des Navires de long cours, etc.

Années	100 tonneaux et au-dessous.		500 tonneaux.		1,000 tonneaux.		1,500 tonneaux.		Au-dessus de 1,500 tonneaux.		Total des navires.	Total des tonneaux.
	Navires.	Tonn'x.	Navires.	Tonn'x.	Navires.	Tonn'x	Navires.	Tonn'x.	Navires.	Tonn'x.		
1842.....	34	1,961	13	3,769	10	6,891	.....	.....	.....	.....	57	12,621
1843.....	23	1,278	7	2,022	9	6,085	3	3,351	.....	.....	42	12,736
1844.....	18	1,046	7	1,428	13	9,639	2	2,101	.....	.....	40	14,214
1845.....	8	337	11	3,019	22	15,626	5	5,731	.....	.....	46	24,713
1846.....	14	634	4	1,315	16	11,901	5	5,864	.....	.....	39	19,714
1847.....	26	1,410	11	3,482	30	22,874	7	7,974	.....	.....	74	35,740
1848.....	24	1,552	12	3,493	13	10,354	6	6,899	.....	.....	55	22,298
1849.....	35	2,157	14	2,972	16	13,371	8	9,660	.....	.....	73	28,160
1850.....	33	2,036	10	2,555	21	18,495	10	11,064	.....	.....	74	34,154
1851.....	17	1,168	12	2,284	17	14,890	20	23,263	.....	.....	66	41,605
1852.....	14	934	14	3,070	12	10,535	7	8,497	2	3,369	49	26,405
1853.....	28	1,619	21	4,488	9	6,746	26	32,484	5	8,691	89	54,028
1854.....	20	1,140	21	3,645	14	10,612	19	23,903	4	7,254	78	46,554
1855.....	39	2,048	30	5,974	10	7,961	15	17,789	1	2,030	95	35,802
1856.....	41	2,167	22	6,335	14	11,856	12	13,982	1	1,502	90	35,842
1857.....	30	1,586	13	3,355	30	22,273	9	9,872	1	1,558	83	38,644
1858.....	23	1,102	8	1,848	15	11,902	5	5,666	.....	.....	51	20,518
1859.....	16	667	13	2,737	7	5,223	5	5,841	.....	.....	41	14,468
1860.....	25	1,234	10	2,660	12	9,111	8	9,580	.....	.....	55	22,585
1861.....	19	832	9	2,657	15	12,818	8	9,239	.....	.....	51	25,546
1862.....	27	1,514	21	5,297	8	5,746	11	12,904	1	1,752	68	27,213
1863.....	22	1,531	21	6,341	17	11,179	26	32,383	2	3,301	88	54,735
1864.....	28	1,905	24	5,096	28	19,943	22	27,384	3	5,005	105	59,333
1865.....	46	2,742	31	6,335	14	10,507	22	26,117	.....	.....	113	45,701
1866.....	41	2,370	30	7,167	21	13,968	11	13,259	.....	.....	103	36,764
	1,528	80,880	1,058	268,470	535	395,077	273	326,074	22	43,446	3,416	1,113,947

HÔTEL DES DOUANES,
Québec, le 14 Février 1867.

APPENDICE No. 53.

ETAT indiquant le nombre de Navires naufragés et échoués, dans le Golfe et le fleuve St. Laurent, durant les années ci-dessous mentionnées.

Date. Années.	Date. Mois.	Nom du navire.	A quel endroit.
1840	Avril..	Magnet.....	Récif de l'ile Blanche.
		Hibernia.....	Pélerins, Nord.
	Mai ...	Hero	Sud-Ouest d'Anticosti.
		Voyageur	Bonaventure.
		Chippewa	Cap Rosier.
		Arabian.....	do
		Brothers.....	Rochers de Percé.
	Juin ...	Eleanor.....	Bat. de l'ile aux Lièvres
		Union	La traverse (St. Roch.)
1841	Mai ...	A Bark	Bic.
		do	Anticosti.
		Annandale	Iles de la Madeleine.
	Juin ...	Eleutheria	Rivière Ouelle.
		Orwin	Ile Verte.
	Juillet	Fair Isle.....	Anticosti.
		Walmsley Dale..	do
		Townley.....	do
	Août...	Undaunted.....	Ile de Sable.
1842	Mai ...	Jane Black.....	Pointe des Monts.
		Kent	Sept Iles.
		Courier	Métis.
		Morning Star.....	Récif de Duncan.
	Sept...	Euphrosine	Matane.
		Adelaide.....	Ile Ste. Marguerite.
		Resolution	Matane.
	Oct.....	Argyle	Cap Breton.
	Nov ...	Welsford	Ile Verte.
		George Ramsay..	Cacouna.
1843	Avril..	Brunette.....	Ile St. Paul.
		Quebec.....	Récif de l'île Rouge.
	Mai ...	Bachelor.....	Ile d'Orléans, Pointe Ouest.
		William Ripon...	Ile St. Paul.
		Tom Moore.....	Récif de l'île Blanche.
	Sept ..	African	Cap St. Laurent.
1844	Avril.	Amaranth.....	Perdu dans le golfe.
	Mai ...	St. Patrick.....	Havre des Sauvages.
		Prince Albert.....	Dans le golfe.
	Juillet	Hannagh	Anticosti.
		Warrior..... ...	Iles de la Madeleine.
	Oct.....	Indian Chief.....	Cap Rosier.
		Maria (goëlette)	Godbret.
1845	Avril.	Eliza Ann.....	Dans la glace (golfe).
	Mai ...	Vanguard	Ile St. Paul.
		Rhydiol	Dans la glace (golfe).
		Lamport	Cap Breton.
		Rosebank	Scatterie.
		Sapphire.....	Baie du cap Nord.
		Thomas & Mary.	Dans la glace.
		Amelian	do
	Juin....	Coquette	Iles de la Madeleine.
		William Henry..	Miquelon.
		Indemnity	Iles de la Madeleine.

Date. Années.	Date. Mois.	Nom du navire.	A quel endroit.
1840	Juin ..	Minerva	Beaumont.
		Mountaineer	Cacouna.
	Juillet	Quebec	Battures Manicouagan.
		England	Remontant la rivière.
		Cerus.....	Anticosti.
	Oct	Three Schooners	Grande Rivière.
	Déc....	Marie Charlotte..	Iles de la Madeleine.
		Brig.....	do
1841	Août ..	Lord Cochrane...	Labrador.
	Sept...	Margaret	Ile aux Œufs.
		Quebec	Récif de l'île Rouge.
		Two Vessels.....	Anticosti.
		Full rigged Ship	Métis.
	Oct.....	Helen Stewart...	Ile aux Grues.
		Caroline	Récif de Beaumont.
	Nov ...	Portland.....	Ste. Anne.
		Eddystone	Battures St. Thomas.
1842	Nov...	Briton.....	Ile Verte.
		Gleaner.....	Grosse Ile.
		Aberdeen.....	Ile Verte.
		Enterprize	Battures Manicouagan.
		Alderm'n Thompson.....	Anticosti.
		Emerentine	do
	Déc ...	Bellona	Kamouraska.
		Thetis	Battures Manicouagan.
		Johanna.....	Héron, Baie des Chaleurs
1843	Nov...	Content.....	Ile Caribou.
		Josephine.....	Ile Jérémie.
		Neptune..	do
		Bernard	do
		Mersey	Portneuf.
		Crusader.....	Cap Wapitongane.
1844	Oct.....	A Schooner	Godbout.
		Quebec	Ile aux Lièvres.
		Orbit	Ile Rouge.
		Carleton	Battures Manicouagan.
	Nov...	Cyrus	Portneuf.
		Prince George...	Ste. Anne.
1845	Juin...	Green House	Anticosti.
	Août ..	Dumfriesshire....	do Point Est.
		Osprey	do do Ouest.
	Sept...	Briton's Queen..	Ile Plate.
	Oct. ...	Eliza Ann.....	Cap de Chatte.
		Leo	Détroit de Belle-Ile.
	Nov ...	Ann Crossman...	Rivière Ouelle.
		European	Mille Vaches.
		Antelope.....	Ste. Anne.
		Gaspé Packet....	Ile Rouge.
		Reaper.....	Mille Vaches.

APPENDICE No. 53.—*Suite.*

ETAT indiquant le nombre de Navires naufragés et échoués, etc.—*Suite.*

Date. Années.	Date. Mois.	Nom du navire.	A quel endroit.
1845	Nov....	Magnet.....	Ile Verte.
		Queen.....	Ile du Chien.
		Elizabeth Atkinson.....	Battures Manicouagan.
		Covenanter.....	Ile aux Oies.
		Universe.	Pot-à-l'Eau-de-vie.
		Maria.....	Ile aux Coudres.
		Mary Sharp.....	Ile aux Grues
		Crusader.....	Kamouraska.
		Jane.....	St. André.
		Sir Robert Peel..	Kamouraska.
		Ceylon...	Bic.
	Déc....	William Bayard.	Cap de Chatte.
		Montreal.....	do
1846	Avril..	Athol.....	Baie St. George.
		St. Andrew.	Récif de l'Ile Rouge.
		Indian Queen...	Batt. vis-à-vis Cocagne.
		Un navire.....	Engagé dans l'eau v-à-v. St. Pierre, Terreneuve.
	Mai ...	do	Sur le Banc.
		Pekin.....	Cap Rosier.
		Eagle.....	Matane.
	Juin....	Salisbury	Pot-à-l'Eau-de-vie.
		Providence.....	Portneuf.
		Brig.....	St. Thomas.
		Liverpool	Ile aux Basques.
		Montreal Packet	Labrador.
	Juillet	Lord John Russell.....	Cap Gaspé.
		Wellington.....	Grand Métis.
		Lady Peel.....	Ile aux Basques.
		Borneo.....	Perdu dans le détroit de Belle-Ile.
	Août ..	Calcutta..	Petit Métis.
	Sep....	Kate.....	Ile aux Oies.
		Hebe	Battures Manicouagan.
		China.....	do
		Sir James McDonald	Ile Kamouraska.
		Hartland	Traverse (St. Roch).
		St. Andrew.....	Battures de Beauport.
1847	Mai ...	Rory O'More.....	Métis.
		Geddie.....	Matane.
		Carrick	Cap Rosier.
	Juin....	Sylvia	Iles de la Madeleine.
		Miracle.....	do
		Lucius Carey.....	Détroit de Canso.
	Juillet	John and Mary..	Pointe sud-ouest, Anticosti.
		Faugh a Ballagh	Ile Bryon, près des Iles de la Madeleine.
		Waterloo.....	Anticosti.
	Août ..	City of Derry....	Ile Bicquet.
1848	Mai ...	The Margaret Pollock	St. Michel.
		Astoria.....	Petite riv. aux Renard.
1845	Déc....	Une goëlette.....	Cap de Chatte.
		Industry.....	Iles Pèlerins.
		Jane Morrison...	Battures Manicouagan.
		Stedfast..	Iles de la Madeleine.
		Arethusa.....	do
		Ann.....	Pointe St. Denis.
		William.....	Portneuf.
		Sir Richard Jackson..	Ile Manicouagan.
		William Lloyd...	Iles de la Madeleine.
		Laurel.....	Ile Verte.
		Elizabeth	Engagé dans l'eau, en doublant Gaspé.
1846	Sept...	Harvey...	Battures de Beauport.
		Promise..	Pointe St. Laurent.
		Clyesdale	Mille Vaches.
		A Bark.....	do
		Robert Stride....	Ile Verte.
		Cove.....	Ile Rouge.
	Oct.....	Industry	Le Banc.
		Agnes.....	Rocher des Piliers.
		Thomas.....	Mille Vaches.
		Magnet...	Anticosti.
		Milliner.....	Métis.
		Ocean.....	do
		Une goëlette	Malbaie.
		do	do
	Nov...	Beaver.....	Miramichi.
		Douchfour..	Cap Rosier.
		Mersey	Matane.
		Reliance	do
		Empire.....	do
		574.....	Anticosti.
		Countess of Durham	Ile Jérémie.
		Marquis of Wellesley..	St. Simon.
		Lloyds..... .	Ste. Anne.
		Amy Ann.....	Cap de Chatte.
1847	Août...	Elizabeth	Jedore.
		Canton.....	Cap Wrath.
		Emerald..	Cap Nord.
	Sept...	Leo.....	Baie Ingonish.
		Mary Leonore...	Rivière aux Renards.
	Oct.....	Goëlette.....	do
		do	do
		Princess Charlotte.....	Baie de la Trinité.
		Mary and Margaret.....	Blanc Sablon.
		Nautilus..	do
1848	Mai ...	Primrose.	Pointe sud-ouest, Anticosti.
		Lumley...	Pointe Anglaise.

APPENDICE No. 53.—*Suite.*

ETAT indiquant le nombre de Navires naufragés et échoués, etc.—*Fin.*

Date. Années.	Date. Mois.	Nom du navire.	A quel endroit.	Date. Années.	Date. Mois.	Nom du navire.	A quel endroit.
1848	Juin....	Lady Seaton	Iles de la Madeleine.	1848	Sept...	Un brigantin.....	Pointe Gaspé.
		Pekin.....	Kamouraska.			Ann.....	Anticosti.
		Effingham.....	Ile Jérémie.			Spalpeen...	Cap Rosier.
	Août ..	William Wallace	Iles de la Madeleine.			Florence.....	do
	Sept....	Un navire	Anticosti.		Nov ...	Wilson Kennedy	Gaspé.
		2 goëlettes.....	Rivière aux Renards.				
1849	Avril...	Chieftain.....	Sombré près des Iles aux Oiseaux.	1849	Oct.....	Eldon	Kamouraska.
	Mai....	Coverdale.....	Entre St. Paul et les Iles aux Oiseaux.			Sir Charles Napier.....	Ile Mingan.
		Gleaner.....	Iles aux Oiseaux.			Elspeth	Labrador.
		Maria.....	Près St. P'l d'ns la glace			Eldorado...	Ile Rouge.
		Torrance.....	do			Queen Victoria..	Battures Mille Vaches.
		Mary Elizabeth..	Dans la glace.			Lermick.....	Battures Manicouagan.
	Juin....	Resolution..	do			Agnes and Ann..	Anticosti.
		Albion.....	Ile Bryon.			Mary and Harriett.....	do
		Velcce.....	Entrant à Richibucto.		Nov...	Dickson.....	Cacouna.
	Août ..	Elizabeth	Ile Bryon.			St. Lawrence.....	Ile Miscou.
	Sept...	Blonde.....	Ile aux Zibelines (Sable			Ste. Helene.....	Arichat.
		Lavinia	Grand Pabos. [Island.)			Henry Thomas...	Détroit de Canso.
		Marie Louise.....	Malbaie.				
		Despatch	Pointe Anglaise.				

Nombre des Navires perdus, naufragés et échoués, partant ou à destination de Québec, de 1856 à 1866, inclusivement.

1856	38	1862	94
1857	49	1863	75
1858	51	1864	55
1859	52	1865	48
1860	43	1866	67
1861	102		

APPENDICE No. 54.

ETAT des passages, nombre de passagers et cargaisons des Vapeurs de la Compagnie Océanique de Montréal, ayant le contrat pour le transport des Malles entre Liverpool, Québec et Portland, du 9 novembre 1865 au 4 décembre 1866.

VAPEURS.	CAPITAINE.	Départ de Liverpool.	Arrivée à Portland.	Passage.		No. de passagers.	Fret, en tonneaux.	
				jours.	heures		Portland	Canada.
		1865.	1865.					
North American	Kerr	Nov. 9...	Nov. 23...	13	4	327	133	692
Nova Scotian	Wylie	" 16...	" 28...	11	2	312	90	1183
Hibernian	Dutton	" 23...	Déc. 6...	12	3	420	104	507
Damascus	Watts	" 30...	" 14...	13	5	90	336	723
Peruvian	Ballantine	Déc. 7...	" 18...	10	1	369	131	629
Belgian	Brown	" 15...	" 31...	15	1	278	205	909
			1866.					
Moravian	Aiton	" 21...	Jan. 6...	15	2	308	209	669
North American	Kerr	" 28...	" 23...	25	.....	127	303	673
		1866.						
Nova Scotian	Wylie	Jan. 4...	" 19...	14	14	248	223	759
Hibernian	Dutton	" 11...	" 25...	12	17	245	148	697
Damascus	Watts	" 18...	Fév. 3...	15	2	84	185	965
Peruvian	Ballantine	" 25...	" 8...	13	4	341	807	288
Belgian	Brown	Fév. 1...	" 20...	16	20	231	163	1076
Moravian	Aiton	" 8...	" 19...	10	20	272	249	1431
North American	Kerr	" 15...	Mars 2...	14	21	121	393	819
Nova Scotian	Wylie	" 22...	" 9...	13	13	271	226	1382
Hibernian	Dutton	Mars 1...	" 13...	11	10	274	283	1132
Peruvian	Ballantine	" 8...	" 19...	10	14	218	211	1165
Moravian	Aiton	" 15...	" 29...	12	15	251	240	1445
Damascus	Watts	" 22...	Avril 4...	12	10	139	249	599
Belgian	Brown	" 29...	" 10...	11	2	516	248	592
St. David	Aird	Avril 5...	" 19...	13	9	437	87	504
Nova Scotian	Wylie	" 12...	" 26...	12	17	522	212	365
			A Québec.				Québec.	Montréal et Ouest.
Hibernian	Dutton	" 19...	Mai 1...	10	1	488	225	869
Peruvian	Ballantine	" 26...	" 6...	9	4	568	80	813
Moravian	Aiton	Mai 3...	" 15...	10	17	855	93	559
Belgian	Brown	" 10...	" 23...	11	4	390	145	902
St. David	Aird	" 17...	" 30...	12	3	288	160	1013
Nova Scotian	Wylie	" 24...	Juin 4...	10	16	605	101	746
Hibernian	Dutton	" 31...	" 10...	9	16	520	187	753
Peruvian	Ballantine	Juin 7...	" 18...	9	11	514	87	671
Moravian	Aiton	" 14...	" 26...	10	19	354	115	813
Damascus	Watts	" 21...	Juillet 7...	12	3	255	88	654
St. David	Aird	" 28...	" 12...	13	14	269	120	993
Nova Scotian	Wylie	Juillet 5...	" 16...	10	1	237	64	1121
Hibernian	Dutton	" 12...	" 26...	9	7	212	84	1171
Peruvian	Ballantine	" 19...	" 28...	8	11	236	61	1262
Moravian	Aiton	" 26...	Août 5...	9	1	240	83	1598
Damascus	Watts	Août 2...	" 15...	12	12	26	71	1163
St. David	Aird	" 9...	" 21...	11	9	51	101	1438
Nova Scotian	Wylie	" 16...	" 27...	10	9	317	77	1387
Hibernian	Dutton	" 23...	Sept. 3...	9	15	371	112	1092
Peruvian	Ballantine	" 30...	" 9...	8	22	227	148	1277
Moravian	Aiton	Sept. 6...	" 17...	9	21	311	161	1622
Damascus	Watts	" 13...	" 27...	13	18	307	63	715
Nova Scotian	Wylie	" 20...	Oct. 2...	11	1	222	112	762
Hibernian	Dutton	" 27...	" 9...	10	13	376	99	1059
Belgian	Brown	Oct. 4...	" 14...	9	18	257	129	816
Peruvian	Ballantine	" 11...	" 21...	8	19	425	91	903
Moravian	Aiton	" 18...	" 30...	11	6	222	38	870
Damascus	Watts	" 25...	Nov. 8...	13	5	265	79	586
Nova Scotian	Wylie	Nov. 1...	" 14...	12	13	166	354	980
Totaux				620	11	15875	8768	47812

Durée moyenne du passage, Aller (d'Angleterre à l'Amérique)..... 11 jours, 22 heures,
do do Retour (de l'Amérique à l'Angleterre)... 10 do 21 do

APPENDICE

ETAT des passages, nombre de passagers et cargaisons des Vapeurs de la Com
Québec et Portland, du 9 novembre 1865

VAPEURS.	CAPITAINE.	Départ de Portland.	Arrivée à Liverpool.	Passage.		No. de passagers.
				jours.	heures.	
		1865.	1865.			
*Moravian	Aiton	Déc. 2...	Déc. 12...	9	17	52
North American	Kerr	" 9...	" 23...	13	15	37
Nova Scotian	Wylie	" 16...	" 28...	11	15	45
			1866.			
*Hibernian	Dutton	" 23...	Jan. 3...	11	7	45
Damascus	Watts	" 30...	" 11...	11	6	23
		1866.				
*Peruvian	Ballantine	Jan. 7...	" 18...	11	6	59
‡Belgian	Brown	" 13...	" 26...	11	10	79
*Moravian	Aiton	" 20...	" 30...	9	19	42
North American	Kerr	" 28...	Fév. 10...	13	8	15
*Nova Scotian	Wylie	Fév. 4...	" 15...	11	14	40
*Hibernian	Dutton	" 11...	" 22...	10	12	47
Damascus	Watts	" 18...	Mars 3...	14	9	25
Moravian	Aiton	" 25...	" 8...	10	13	17
Belgian	Brown	Mars 4...	" 16...	12	10	27
North American	Kerr	" 11...	" 25...	13	11	14
Nova Scotian	Wylie	" 18...	" 29...	10	19	19
Hibernian	Dutton	" 25...	Avril 5...	11	8	42
Peruvian	Ballantine	" 31...	" 14...	11	10	39
Moravian	Aiton	Avril 7...	" 18...	10	8	31
Damascus	Watts	" 14...	" 28...	13	14	23
*Belgian	Brown	" 22...	Mai 4...	11	13	68
North American	Kerr	" 28...	" 11...	12	7	33
Nova Scotian	Wylie	Mai 5...	" 16...	10	23	58
		Départ de Québec.				
Hibernian	Dutton	Mai 12...	" 24...	11	6	104
Peruvian	Ballantine	" 19...	" 30...	9	17	127
Moravian	Aiton	" 26...	Juin 5...	9	17	136
Belgian	Brown	Juin 2...	" 13...	11	5	84
St. David	Aird	" 9...	" 22...	12	20	50
Nova Scotian	Wylie	" 16...	" 26...	9	16	114
Hibernian	Dutton	" 23...	Juillet 2...	9	8	128
Peruvian	Ballantine	" 30...	" 9...	8	16	134
Moravian	Aiton	Juillet 7...	" 17...	9	17	124
Damascus	Watts	" 14...	" 25...	10	23	58
St. David	Aird	" 21...	Août 2...	11	17	79
Nova Scotian	Wylie	" 28...	" 7...	10	.....	75
Hibernian	Dutton	Août 4...	" 15...	9	18	81
Peruvian	Ballantine	" 11...	" 21...	10	3	101
Moravian	Aiton	" 18...	" 28...	9	20	82
Damascus	Watts	" 25...	Sept. 4...	10	1	32
Nova Scotian	Wylie	Sept. 1er	" 11...	10	8	46
Hibernian	Dutton	" 8...	" 18...	9	6	53
Belgian	Brown	" 15...	" 25...	9	23	64
Peruvian	Ballantine	" 22...	Oct. 1er	9	2	63
Moravian	Aiton	" 29...	" 8...	9	3	62
Damascus	Watts	Oct. 6...	" 23...	16	10	40
Nova Scotian	Wylie	" 13...	" 23...	10	6	83
Hibernian	Dutton	" 20...	" 31...	9	17	88
Belgian	Brown	" 27...	Nov. 6...	10	3	48
Peruvian	Ballantine	Nov. 3...	" 13...	10	1	64
Moravian	Aiton	" 10...	" 20...	9	13	77
Damascus	Watts	" 17...	" 28...	10	7	37
Nova Scotian	Wylie	" 24...	Déc. 4...	10	11	105
Totaux				567	12	3219

* Chargé à New-York.
‡ Relâché à St. Jean de Terreneuve.

No. 54..—*Suite.*

pagnie Océanique, ayant le contrat pour le transport des Malles, entre Liverpool, au 4 décembre 1866.

Alcalis. Barils.	Farine. Barils.	Grain. Barils.	Beurre. Tinettes.	Provisions. Caisses.	Fromage Caisses.	Douves.	Madriers	Cuir.	Farine d'avoine. Barils.	Divers.	Total des barils.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
44	2795	13931	1379	177	...	...	...	...	...	693	7750
173	3205	17117	848	269	...	31 M.	...	...	...	146	8817
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
759	1025	2263	2259	899	...	11 M.	...	...	...	20	5553
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
723	1802	4238	854	1587	...	14 M.	...	...	...	1094	7625
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
619	1475	...	773	1931	...	20 M.	...	...	...	366	6863
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
502	...	...	1791	1853	...	...	...	250	...	22	5787
397	5006	10686	114	454	...	...	...	...	700	276	10176
129	3680	4100	307	578	...	...	...	...	...	35	6506
53	1100	4119	495	836	...	...	...	...	...	36	4181
154	...	...	...	...	...	...	230	...	...	...	7362
402	1000	15606	...	678	...	...	...	...	...	15	6390
308	1100	...	68	724	...	...	79	...	...	237	6038
270	1500	...	...	1324	...	...	32	...	900	118	6030
161	600	11600	...	1164	...	...	13	...	...	567	6066
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
156	...	11250	...	2261	...	...	...	...	1636	...	6866
302	...	25159	3	1758	...	...	...	...	...	110	8025
290	...	29570	...	1328	289	...	...	...	900	1596	8503
355	...	27701	...	316	...	...	...	...	2160	4515	9324
355	...	46874	...	236	...	...	...	...	100	2005	10155
660	...	31950	...	29	87	...	...	...	...	1712	7760
390	...	49226	...	...	251	...	...	...	99	1227	9874
234	...	38358	...	...	...	...	...	...	1002	1241	9357
179	...	23328	10	35	125	...	...	...	1819	3700	8765
251	...	24083	459	7	562	...	...	...	...	3447	7218
157	...	38794	215	16	857	...	3494	...	568	480	10029
128	...	17852	1155	...	1763	...	...	...	936	1522	6949
101	...	32929	507	...	341	...	8133	...	574	241	9179
234	...	27339	856	...	406	...	4587	...	200	144	9058
276	...	25758	1980	...	477	...	582	...	1236	333	8556
40	1500	21979	1196	...	363	...	3424	...	150	171	8073
84	1500	16748	1148	...	465	...	4869	...	1210	698	10114
164	...	6111	1213	...	499	...	5073	...	1418	322	6232
...	...	...	150	...	...	...	14887	...	...	7	7166
...	...	...	...	...	239	...	12634	...	123	1036	6800
91	...	28361	1991	...	1276	...	2022	...	...	1912	10046
35	...	27784	1356	...	370	...	2522	...	175	83	8056
145	...	30538	2838	...	51	...	4605	...	...	372	10486
181	...	26209	3572	...	963	...	...	...	...	83	7719
62	...	36254	2596	...	320	...	3742	...	...	403	10148
166	...	31877	2705	122	360	...	...	...	200	397	9023
252	22	30624	2618	...	638	...	1022	...	200	704	9059
66	6	43605	3084	309	105	...	...	...	...	205	10345
...	200	39484	3887	181	...	...	...	...	...	252	9582
330	13	15843	4096	184	120	...	...	...	...	435	6397
168	9	35345	2040	178	1559	...	...	...	...	552	10174
10546	27538	924593	48563	19434	12486	76 M.	71950	250	16306	33530	364181

(Signé.) WM. WHITE,
Secrétaire, Dépt. des P.

APPENDICE No. 55.

PROCLAMATIONS RELATIVES AUX PEAGES ET REGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

—	NOMS DES TRAVAUX.	Date et page de la Gazette du Canada ou la Proclamation de Son Excellence le Gouverneur General, concernant les dits travaux, est publiee.													
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
	CANAUX ET RIVIERES.														
Péages	Canaux (en général)	1846 1863	3104 1152	1851	10429	1852	12,143 12,360	1853	623 1,043	1856	1,367	1857	2,584	1860 abol i.	1,522
Règlements	do do	1845	2182	1846	3114	1857	1,252								
Péages	Canal Lachine	1845	1750	1846	2955 3104	1847	4,488	1848	5,401	1860	1,573 2,350	1862	916		
do	do (bassin)	1846	3113	1847	4366										
do	do (hangar)	1846	2955	1847	3717										
do	Canal Beauharnois	1846	2955 3104	1848	5401 5504										
do	do Cornwall	1846	2955 3104												
do	do St. Laurent	1848	5242 5465 5385	1849	6411	1850	8,296	1851	10,430	1852	12,360	1853	432	1859	1,479
		1863	1153 1510												
do	Canaux de l'Outaouais et de Rideau, ou Canaux militaires	1842	258 259	1846	2654	1851	11,243	1860	1,159	1863	1,510	1865	1,307		
Règlements	do do	1845	1919	1847	4629										
Péages	Ecluse Ste. Anne	1843	1036	1845	1757	1846	3,110	1850	8,296 8,769	1863	1,510				
do	do St. Ours	1846	3110	1849	7052	1850	8,239 8,572 8,296	1851	10,430	1852	12,360	1853	432	1859	1,479
do	Canal Chambly	1843	780	1845	1750	1846	3,104	1847	4,221	1848	5,385	1849	6,411 6,906	1850	8,239 8,572 8,296
		1851	10430	1852	12360	1853	432	1859	1,479	1863	1,510				
Règlements	do do	1843	779												
Péages	Canal de la Baie de Burlington	1843	928	1845	1750	1846	3,104	1848	5,241 5,385	1863	1,510				

Règlements...	do do	1855	1283														
Péages	do Welland	1845	1754	1846	2839 / 3104	1847	4,851	1848	5,385 / 5,465	1849	6,411	1850	8,296 / 8,572	1851	10,430		
		1852	12360	1853	432	1859	1,479	1860	1,024	1861	932	1862	1,857	1863	1,510		
		1865	1307														
Règlements...	do do	1847	4851														
Péages	Ecluses, District de Newcastle	1845	1757	1846	3110												
Règlements ..	do do	1860	1575														
Péages	Lac Erié au Lac Champlain	1850	8296	1851	10430	1859	1,479										
do	Lac St. Pierre, 13 et 14 Vic., chap. 97	1852	12267														
do	Rivière St. Maurice	1854	791														
do	Travaux de la rivière Gatineau	1848	5266	1852	12359												
do	Coulonge	1865	3351														
	GLISSOIRES ET ESTACADES.																
Péages et Règlements...	Glissoires Provinciales	1847	4,048	1865	1,684 / 1,686												
Péages	Glissoires du Saguenay, etc., estacades de Chicoutimi.	1860	1,158	1860	1,523	1860	2,935	1865	1,304								
Règlements...	do do	1860	2,935	1865	1,304												
Péages	Glissoires de l'Outaouais	1844	1,253	1845	1,753	1846	3,112	1847	4,048	1860	1,158	1860	1,574				
do	Glissoires de Carillon	1860	1,158														
do	Glissoires de la Pétêwawa	1858	1,247	1848	1,354	1860	1,158	1860	1,574	1862	2,476	1865	3,351				
do	Glissoires de la Madawaska	1844	1,253	1845	1,753	1846	3,112										
Règlements et Péages ..	do do	1847	4,048	1847	4,596	1860	1,574	1865	3,351								
Péages	Glissoires de la Rivière Noire	1867	1,611														
do	Glissoires du district de Newcastle	1845	1,753	1846	3,112	1866	4,820*										
Réglements ..	do do	1845	2,186	1846	3,116												
Péages	Estacades de la Chaudière, des Chenaux et de la Gatineau.	1860	1,574														
Règlements...	Bois de la Couronne	1866	2,150														
	QUAIS.																
Péag. ou taux	Quai de la Pointe au Platon	1863	2,117														
do	Quai de Lotbinière	1865	1,918														
	HAVRES.																
Péages	Havre de Toronto	1840	3														
do	Havre de Port Stanley	1845	1,750	1846	3,107												

* Les écluses, canaux et barrages aux rapides de Crooks et de Chisholm ayant été construits pour améliorer la navigation et non pour faciliter la descente du bois, on ne doit pas prélever de péages, d'après l'ordre en conseil du 8 décembre 1866, sur le bois qui passe par ces deux stations.

APPENDICE No. 55.—*Suite.*—PROCLAMATIONS RELATIVES AUX PEAGES ET REGLEMENTS DES TRAVAUX PUBLICS.

—	NOMS DES TRAVAUX.	Date et page de la Gazette du Canada ou la Proclamation de Son Excellence le Gouverneur General, concernant les dits travaux, est publiee.													
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
	HAVRES.—*Suite.*														
Péages	Havre de Port Maitland	1845	1,750	1846	3,107	1863	1,509								
do	do Port Dover	1845	1,750	1846	3,107										
do	do Port Colborne	1845	1,750	1846	3,107	1863	1,509								
do	do Port Dalhousie	1845	1,750	1846	3,107										
do	do Windsor	1845	1,750	1846	3,107	1847	4,362								
do	do Rondeau	1846	3,107												
do	do Port Burwell	1846	3,107												
do	Havres (en général)	1846	3,117	1847	4,852										
	AUTRES TRAVAUX PUBLICS.														
Péages	Travaux publics	1849	6,411	1863	1,510										
Règlements et Péages	Phares	1846	3,117												
	CHEMINS.														
Péages	Chemins (en général)	1847	4,364	1849	6,412										
Règlements	do do	1845	2,185	1846	3,117	1847	4,366								
Péages	Chemin de Gwillimbury, Ouest	1841	147												
do	do Cascades et Côteau	1845	1,748	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412						
do	do Brantford et London	1845	1,748	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412						
do	London et Port Stanley	1845	1,748	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412						
do	Hamilton et Port Dover	1845	1,748	1846	3,111	1847	3,795 4,364	1849	6,412						
do	Windsor et Scugog	1845	1,748	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412 7,074						
do	Port Hope et Lac Rice	1845	1,748	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412						
do	Chemin principal de Québec à Sandwich	1846	3,111*												
do	Québec au Cap Rouge	1846	3,111												
do	Montréal au Bout de l'Ile	1846	3,111												
do	Kingston à Napanee	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412								
do	York Est, 18 milles York Ouest, 16 do	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412								

do	Hamilton et Brantford	1846	3,111	1847	3,795 4,364	1849	6,412										
do	Toronto N. au débarcadère de Holland.	1846	3,111	1847	4,364	1849	6,412										
do	Chemin de la Rive du Lac	1847	4,364	1849	6,412												
do	Queenston et Grimsby	1847	4,439														
do	St. Athanase	1848	5,375														
do	Chambly et Granby	1849	7,027														
do	Chemin des Caps	1854	526														
	PONTS.																
Péages sur...	Ponts en général	1847	4,507	1848	5,213	1849	6,412	1851	19,728	1853	2						
Règlements...	do do	1845	2,184	1846	3,116												
do	Ponts sur la rivière Chippewa	1860	2,157														
Péages sur...	Ponts de la Chaudière	1845	1,748	1846	3,112	1849	6,412	1851	10,729								
do	Cap Rouge	1845	1,748	1846	3,112												
do	Ste. Anne de la Pérade	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Batiscan	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	St. Maurice	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Pont Suspendu sur l'Outaouais	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Trent	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729	1853	756				
do	Pont des Détroits	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Dunnville	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Caledonia	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Paris	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Brantford	1845	1,748	1846	3,112												
do	Delaware	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,161 6,412	1851	10,729						
do	Chatham	1845	1,748	1846	3,112	1847	4,365	1849	6,412	1851	10,729						
do	Châteauguay	1847	4,229 4,365	1849	6,412	1850	8,296										
do	Etchemin	1847	4,507			1851	10,729										
do	Bécancour	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729										
do	Duchesne	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729										
do	Godfroy	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729										
do	Jacques Cartier	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729	1853	2								
do	Melbourne	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729										
do	Nicolet	1848	5,376	1849	6,412	1851	10,729										
do	Rivière Rimouki	1848	6,009	1849	6,412	1851	10,729										

* Le grand chemin de Québec à Sandwich comprend les chemins : de Québec au Cap Rouge—de Montréal au Bout-de-l'Ile—des Cascades et du Côteau—de Kingston à Napanee—York-Est, 18 milles—York-Ouest, 16 milles—de Hamilton à Brantford—et les chemins de Brantford et de London.

Les embranchements sont : de London au Port Stanley—de Hamilton au Port Dover—de Toronto Sud au débarcadère de Holland—Windsor et Scugog—Port Hope et Lac Rice—(voir *Gazette du Canada*, 1846, page 311).

OUTAOUAIS, ce 30 Juillet 1867.

H. A. FISSIAULT.

APPENDICE No. 56.

TABLE DES DISTANCES entre les principaux Ports de mer de l'Amérique du Nord et Liverpool, le Havre, la Havane et Rio-Janeiro.

			Milles géographiques.
Québec	à Liverpool.	*Viâ* Belle-Ile	2,649
		" Cap de Raze	2,808
	Le Havre	" Belle-Ile	2,810
		" Cap de Raze	2,939
	La Havane		2,891
	Rio-Janeiro		5,546
Boston	à Liverpool		2,895
	Le Havre		2,993
	La Havane		1,530
	Rio-Janeiro		4,935
New York	à Liverpool		3,095
	Le Havre		3,228
	La Havane		1,240
	Rio-Janeiro		4,885
Philadelphia	à Liverpool		3,275
	Le Havre		3,358
	La Havane		1,190
	Rio-Janeiro		4,990
Baltimore	à Liverpool		3,450
	Le Havre		3,543
	La Havane		1,160
	Rio-Janeiro		5,000
Richmond	à Liverpool		3,380
	Le Havre		3,473
	La Havane		1,090
	Rio-Janeiro		4.930
Nouvelle-Orléans	à Liverpool		4,780
	Le Havre		4,838
	La Havane		595
	Rio-Janeiro		5,315

APPENDICE No. 57.

SOMMAIRE DES ACTES CONCERNANT LES CHEMINS A BARRIERES, ETC., DANS LE BAS-CANADA, MAINTENANT LA PROVINCE DE QUEBEC.

CHEMINS A BARRIERES, ETC., PRES DE QUEBEC.

CHEMINS DE QUÉBEC—(RIVE NORD.)

Par l'acte 9me Geo. IV., chap. 17, du 14 mars 1829, Son Excellence le Gouverneur fut autorisé à nommer cinq personnes compétentes pour être Commissaires à l'effet d'avoir la surveillance, conduite et direction de toutes les réparations des grands chemins ci-après mentionnés, et une somme de £4,050 fut octroyée pour cet objet. Sur cette somme, £3,000 furent affectés aux réparations : 1o. du grand chemin qui conduit du pont Dorchester vers *Beauport*, jusqu'à la propriété de feu Jacques Parent ; 2o. depuis le pont Dorchester jusqu'au pied de la côte de *Charlesbourg* ; 3o. depuis la ligne Ouest de la cité à l'extrémité Ouest de la rue St. Vallier, vers *St. Ambroise*, jusqu'à la propriété de l'honorable juge Kerr ; 4o. de l'extrémité Ouest du chemin en dernier lieu mentionné et en passant le pont de Scott, puis le long du côté Nord de la rivière St. Charles, vers *St. Ambroise*, jusqu'à la route Sinclair ou St. Joseph, qui conduit à *Charlesbourg ;* 5o. de l'extrémité Ouest du chemin qui conduit à *St. Ambroise*, à partir de l'extrémité Ouest de la rue St. Vallier jusqu'à la propriété de l'honorable juge Kerr, le long du côté Sud de la rivière St. Charles, jusqu'à la terre de Jacques Fluet ; 6o. de la ligne Ouest de la cité à l'extrémité Ouest de la rue St. Jean, vers le *Cap Rouge*, jusqu'à l'église de Ste. Foye. Sur le dit octroi ci-haut mentionné, £300 devaient être affectés aux améliorations et réparations : 1o. de la *Route Sinclair*, ou St. Joseph, le long du côté Nord de la rivière St. Charles, à partir de la terre de madame veuve François Bellet, à l'Ouest du pont de Scott jusqu'à Charlesbourg ; 2o. de la *Route de la Misère*, à l'Ouest de la *Route Sinclair*, le long du côté Nord de la rivière St. Charles, depuis la terre d'Antoine Allard jusqu'à *St. Ambroise*. Et sur le dit octroi ci-haut mentionné la somme de £250 était affectée à la confection d'un nouveau chemin et de ponts, depuis la *Roche Plate*, sur la rivière Jacques-Cartier, jusqu'à l'extrémité Nord du grand chemin qui conduit de *Québec* à *Charlesbourg*. Et, finalement, £500 étaient affectés à la confection d'un chemin depuis *St. Cloud*, dans la seigneurie de Notre-Dame des Anges, à aller au canton de Stoneham, suivant la direction la plus courte et la plus commode.

Par l'acte 4me Vict., chap. 17, du 30 janvier 1841, Son Excellence le Gouverneur fut autorisé à nommer pas moins de cinq et pas plus de neuf syndics, par lettres-patentes sous le grand sceau de la province, aux fins d'ouvrir, faire et tenir en bon état les chemins ci-après spécifiés. Les pouvoirs et devoirs des syndics s'étendent aux chemins suivants :

1° Le *Chemin des Anses* ou *de grève*, entre le cap et le fleuve St. Laurent, depuis les limites de la cité jusqu'à l'extrémité Sud-Ouest de l'anse de Sillery.

2° Le *Chemin St. Louis*, ou " la Grande Allée, " et la continuation d'icelui, depuis les limites de la cité jusqu'à l'extrémité Nord-Est du pont sur la rivière Cap Rouge et les ouvrages en dépendant ; aussi, le chemin public de traverse, ouvert à *New-Kilmarnock* et qui conduit du chemin St. Louis au dit chemin de l'anse ou de grève.

3° Le *Chemin Ste. Foye*, depuis les limites de la cité jusqu'à un point à 100 verges au-delà de l'endroit où ce chemin est coupé par le chemin suivant.

4° Le *Chemin la Suède*, depuis son intersection avec le chemin précédent jusqu'au pied de la côte appelée " la Côte de Champigny. "

5° Le chemin qui joint celui en dernier lieu mentionné, depuis sa jonction jusqu'au côté Sud-Ouest de la ferme de Hough, au-delà du point de son intersection, par le chemin qui le traverse presqu'à angles droits et qui conduit en bas vers le moulin du Cap Rouge, et en haut vers le " Grand Désert. "

6° Le grand chemin, depuis les limites de la cité dans le faubourg St. Vallier, (près le chemin conduisant à l'Hôpital-Général) le long de la rive Sud de la rivière St. Charles, traversant la Petite Rivière, et jusqu'au point où ce chemin est coupé par celui qui conduit au Pont Rouge ou Pont des Commissaires.

7° Le chemin depuis les limites de la cité, près l'extrémité Nord du pont Dorchester, jusqu'au pont sur la rivière Montmorency, près la Grande Chute ; certains péages devant être prélevés sur ces chemins.

Les dits syndics plus haut mentionnés peuvent être commissaires aux fins de mettre à effet l'ordonnance 4-5 Vict : C. 21 qui établit les péages relativement au pont du Cap Rouge, lequel devra être considéré comme faisant partie des chemins et ponts placés sous leur contrôle et direction. Les syndics sont aussi autorisés par cet acte à prélever une somme n'excédant pas £25,000 courant, au moyen d'un emprunt, au crédit et sur la garantie des péages que cet acte autorise d'imposer et de prélever,—des bons devant être émis pour cet emprunt. Les syndics sont aussi autorisés à prélever d'autres sommes d'argent pour payer le principal de chaque emprunt à l'échéance, ou l'intérêt sur le même emprunt,—le receveur-général avançant l'argent. On devra rendre compte de l'emploi de ces deniers à Sa Majesté par l'intermédiaire des Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté pour le temps d'alors.

Par l'acte 4-5 Vict., chap. 72, du 18 septembre, 1841, les dispositions de l'ordonnance 4 Vict., chap. 17, sont étendues au chemin qui conduit de celui en sixième lieu mentionné dans l'acte ou ordonnance qui précède, jusqu'au pont de Scott, inclusivement, et jusqu'au grand chemin le long de la rive Nord de la rivière St. Charles, depuis le pont de Scott jusqu'au Pont Rouge ou Pont des Commissaires, inclusivement.

L'acte 7 Vict., chap. 14, du 9 déc. 1843, exempte les voitures qui transportent des engrais des cités et villes de cette province, du paiement des péages sur les chemins à barrières, et mentionne certaines autres exemptions. Cet acte ne s'étend pas aux ponts de péages construits ou entretenus par des particuliers.

L'acte 8 Vict., chap. 55, du 29 mars 1845, amende comme suit l'ordonnance 4 Vict., chap. 17 : les syndics sont autorisés à prélever un emprunt de £8,882 courant, pour remplir les fins de la dite ordonnance; de nouveaux taux de péages sont établis, et il est pourvu à ce que si le pont Dorchester, sur la rivière St. Charles, était acquis en aucun temps par le gouvernement provincial et placé sous le contrôle des commissaires, la barrière de péages alors placée à l'entrée du chemin conduisant à Beauport, devrait être transportée à l'extrémité du dit pont, et les péages payables à cette barrière pour l'usage du chemin et du pont ne devraient pas excéder de plus d'une moitié les péages qui seraient alors payables à aucune autre barrière de péage, et devraient être sujets à commutation ; et que, dans ce cas, le chemin de Charlesbourg jusqu'à l'église de Charlesbourg devra être soumis aux dispositions de la dite ordonnance telle qu'amendée par les présentes, et sous les soin, contrôle et administration des dits syndics des chemins à barrières de Québec. Les dispositions de la dite ordonnance, telle qu'amendée par les présentes, devraient s'étendre au chemin conduisant depuis la côte de Champigny (y compris la dite côte) jusqu'au pont Rouge ou Pont des Commissaires. Une cédule des péages est annexée à cet acte.

Par l'acte 9ème Vict., chap. 68, du 9 juin 1846, la cédule des péages annexée à l'acte 8ème Vict., chap. 55, est rappelée et la cédule annexée au présent acte la remplace ; et la barrière à péage de Kilmarnock est abolie.

Par l'acte 12me Vict., chap. 115, du 30 mai 1849, les syndics sont autorisés à prélever £25,000 courant, au moyen d'un emprunt, pour les mettre en mesure d'acheter le pont Dorchester et ses dépendances ; et les chemins suivants sont placés sous le contrôle des dits syndics, savoir : 1° le chemin depuis le pont Dorchester jusqu'à l'église de *Charlesbourg ;* 2° le chemin depuis le pont sur la rivière *Montmorency*, près de la grande chute, jusqu'à la ligne de division entre les paroisses de l'*Ange-Gardien* et du *Château-Richer* ;

3° le chemin depuis l'église de Charlesbourg, jusqu'au village indien *Lorette ;* 4° le chemin depuis le village de Lorette jusqu'à la *Route de l'Eglise*, dans la paroisse de St. Ambroise ; 5° la *Route de l'Eglise ;* 6° le chemin appelé l'*Ormière*, depuis son point de jonction avec la Route de l'Eglise jusqu'à l'endroit où il se relie avec le chemin qui conduit depuis la côte Champigny, jusqu'au Pont Rouge ou Pont des Commissaires ; 7° le chemin appelé chemin *Ste. Foy*, depuis un point à une distance de 100 verges de l'endroit où il est traversé par le chemin *La Suède*, jusqu'au sommet de la côte du Cap Rouge ; 8° le chemin depuis le chemin de *Ste. Foy*, près de l'église de Ste. Foy, jusqu'au chemin *St. Louis*, Grande Allée ; 9° le chemin de l'Anse ou de la grève entre le cap et le fleuve St. Laurent, pour l'espace d'un mille et demi au-delà de l'extrémité Sud-Ouest de l'Anse de Sillery ; 10° le chemin depuis l'église de Charlesbourg jusqu'au village St. Pierre, pour l'espace d'un mille et demi seulement ; 11° le chemin depuis le côté Sud-Ouest de la ferme de Hough, pour l'espace d'un mille, dans la direction de l'église de St. Augustin.

Par l'acte 13-14 Vict., chap. 102, du 10 août 1850, les syndics sont autorisés à affecter £15,000 à la construction des chemins mentionnés dans l'acte précédent, et £10,000 à l'achat du pont Dorchester, tel qu'autorisé et statué dans l'acte précédent.

Par l'acte 14-15 Vict., chap. 132, du 30 août 1851, les syndics des chemins à barrières de Québec sont autorisés à prélever un nouvel emprunt de £15,000 (mais sans garantie de la part de la province) pour macadamiser: 1° le chemin depuis *Charlesbourg*, à commencer du mille et demi qui doit être fait sous l'autorité du précédent acte 12 Vict., chap. 115, jusqu'à la terre de Frs. Lafrance, et de là dans deux directions, savoir : deux milles dans une direction Nord-Est, vers le Lac de Beauport, et 4½ milles dans une direction Nord-Ouest, vers le canton de Stoneham,—et 2° le chemin qui passe devant le moulin à farine appartenant au gouvernement, dans la paroisse de l'*Ancienne Lorette*, et conduit au chemin entre les seigneuries de St. Gabriel et Gaudarville, depuis sa jonction avec le chemin public déjà sous le contrôle des syndics pour la distance d'un mille et demi.

Les syndics ont aussi le pouvoir d'employer toute balance restant des deniers à être prélevés au moyen de l'emprunt autorisé par cet acte, pour réparer et macadamiser aussi la *Route de la Misère* ou *Route St. Jacques*, à partir du chemin sur la rive Nord de la rivière St. Charles jusqu'au chemin qui conduit à l'église de St. Ambroise, et le nouveau chemin entre Charlesbourg et St. Ambroise.

Par l'acte 14-15 Vict., chap. 133, du 30 août 1851, les syndics des chemins à barrières de Québec sont autorisés à acheter et recontruire le pont Montmorency, et pour cet objet à emprunter une somme n'excédant pas £5,000 courant, à un taux n'excédant pas six pour cent par année.

Par l'acte 16 Vict., chap. 235, du 14 juin, 1853, les dispositions de l'ordonnance 4 Vict., chap., 17, sont étendues au chemin depuis l'église paroissiale de St. Ambroise de la *Jeune Lorette* à l'Eglise de *St. Gabriel de Valcartier*, près de la rivière Jacques-Cartier. Les syndics devant construire un pont de péage sur la rivière Jacques-Cartier. Les dispositions de la dite ordonnance devant s'étendre au chemin appelé *Chemin des Foulons* ou *Cove Beach Road*, depuis l'endroit où il est maintenant planchéié et amélioré jusqu'au pied de la côte du Cap Rouge, formant la distance d'environ trois milles ; les dispositions de la dite ordonnance, devant aussi s'étendre aux chemins suivants, savoir :

1° Au *Chemin de Poste* entre Québec et Montréal, dans la direction de St. Augustin, pour l'espace de cinq milles au-delà de l'endroit jusqu'où il est maintenant pourvu à ce que le dit chemin soit macadamisé. 2° A la route appelé *Chemin Belvidère*, qui conduit du chemin de la Grande Allée au chemin Ste. Foy. 3° A une route qui devra être ouverte entre le *Chemin de Ste. Foy* et le chemin le long de la *Petite Rivière St. Charles*. 4° A la route appelée *Chemin Ste. Claire*, à partir du pont Scott jusqu'au chemin St. Joseph. 5° A la route de *Bourg Royal*, et aussi à la *Route de la Commune*, à partir du grand chemin de Beauport, pour un espace de deux milles. 6° A la route qui conduit à *Laval*, à partir du grand chemin de Beauport, pour l'espace de 3 milles. 7° Au chemin

qui conduit du chemin de St. Louis au Chemin des Foulons, en passant près l'église de St. Richard. 8° A un chemin qui devra être ouvert pour relier le chemin nord de la Petite Rivière St. Charles avec le chemin de Charlesbourg. 9° Au grand chemin dans le comté de Montmorency, à partir du *Petite-Pré* jusqu'au *Sault-à-la-Puce*, et aussi avec avenues du nouveau pont qui devra être construit sur la rivière Montmorency; et 10° Au chemin qui continue la route depuis l'église, dans la paroisse de Ste. Foy, jusqu'au chemin des Foulons.

Les syndics ont par le présent acte le pouvoir d'affecter £3,000 courant à la construction d'un autre pont sur la rivière Montmorency, en sus de la balance restant de l'emprunt autorisé par l'acte 9me Vict., chap. 133.

Les syndics sont aussi autorisés à prélever une somme de £30,000 courant, au moyen d'un emprunt, pour faire et compléter les chemins plus haut montionnés.

CHEMINS DE LA RIVE SUD DE QUÉBEC.

Les dispositions de la même ordonnance sont étendues aussi aux chemins suivants, qui sont sur la rive Sud du fleuve St. Laurent, savoir:

1° Le chemin à partir du rivage du fleuve St. Laurent, vis-à-vis la cité de Québec, au *Passage de Bégin*, jusqu'à *Beaumont*, en passant par *La Petite Route*, pour l'espace de trois lieues et demie. 2° Le chemin à partir du dit rivage, en montant vers *St. Anselme*, et en passant par le *Chemin Trente Sous* et par l'église de *St. Henri*, pour l'espace de 4 lieues et demie. 3° Le chemin à partir du dit rivage, s'étendant à *St. Nicholas*, conduisant le long de la rive, pour l'espace de trois lieues. 4° Le chemin depuis le *Quai Lauzon*, sur le dit rivage, en remontant le long du fleuve St. Laurent, pour l'espace de trois lieues; les syndics devant construire un pont sur la rivière Chaudière.

Les syndics sont autorisés à prélever £40,000 courant, pour faire les quatre chemins précédents et le dit pont.

Le gouverneur est autorisé à nommer trois syndics de plus, en tout 12.

Par l'acte 18me Vict., chap. 160, du 30 mai 1855, les pouvoirs des dits syndics sont étendus au pont sur la rivière Etchemin, sur le chemin conduisant à St. Nicholas, et à la construction immédiate d'un pont sur la rivière Chaudière,—et les péages exigibles sont par les présentes augmentés.

Par l'acte 20me Vict., chap. 125, du 10 juin 1857, les chemins à barrières de Québec sont divisés en deux syndicats séparés, qui devront être nommés respectivement *Syndics des Chemins à barrières de la rive Nord de Québec* et *Syndics des Chemins à barrières de la rive Sud de Québec*, les chemins sur la rive Nord du St. Laurent étant par ces présentes placés sous le contrôle des premiers, et les chemins sur la rive Sud sous celui des derniers. Les syndics des chemins sur la rive Nord sont par les présentes autorisés à emprunter £4,500 courant pour réparer ou reconstruire le pont Montmorency et pour payer annuellement, à même le revenu du pont ainsi reconstruit, £10 aux six enfants mineurs d'Ignace Côté et de Magdeleine Drouin, sa femme, à dater du jour de la mort de leurs dits père et mère, par la chute du pont Montmorency jusqu'à ce qu'ils aient atteint leur majorité. Les dits syndics des chemins sur la rive Nord sont aussi autorisés à emprunter £5,500 courant pour payer Charles Rhéaume. Les syndics des chemins sur la rive Sud sont par les présentes autorisés à emprunter £7,000 pour compléter les chemins, etc., sur la rive Sud du fleuve, et £5,000 pour construire le pont de la rivière Chaudière.

L'acte 23me Vict., chap. 69, du 19 mai 1860, amende l'acte 18 Vict., chap. 160, en ce qui concerne les péages.

CHEMINS A BARRIERES DE LONGUEUIL ET CHAMBLY

Par l'acte 57 Geo. III, chap. 13, du 22 mars 1817, une somme de £500 fut affectée à l'établissement de ce chemin sous la direction de commissaires pour les communications intérieures dans le comté de Kent.

Par l'acte 4 Vict., chap. 16, du 27 janvier 1841, le gouverneur fut autorisé à nommer des syndics par lettres patentes sous le grand sceau de la province, aux fins d'ouvrir, faire, etc., certains chemins, etc., sous le nom de " Syndics du chemin à barrières de Longueuil et Chambly." Ces syndics furent autorisés, par cet acte, à prélever une somme de £15,000 au moyen d'un emprunt sur le crédit et la garantie des péages autorisés à être prélevés par cette ordonnance, aux fins de construire et de tenir en bon état un chemin à barrières suffisant, entre quelque point près le village de Longueuil et le dit canton de Chambly, avec un embranchement à un point sur le bassin Chambly, près l'entrée du canal Chambly dans le dit bassin.

Par l'acte 7 Vict., chap. 14, du 9 décembre 1843, certaines exemptions de péages ont été faites sur ces chemins.

Par l'acte 8 Vict., chap. 56, du 29 mars 1845, un autre chemin savoir, un chemin le long du bassin de Chambly, à partir de la traverse sur le dit bassin jusqu'au chemin planchéié qui conduit au fort du canton de Chambly, a été inclus. Et les syndics ont été autorisés à prélever £4,000 courant, au moyen d'un emprunt.

Par l'acte 13–14 Vict., chap. 106, du 10 août 1850, ce chemin fut placé sous le contrôle des commissaires des Travaux Publics.

Par un ordre en conseil (No. 1091) du 26 mars 1852, ce chemin fut vendu à une compagnie à fonds social, composée de Messieurs Yule, Ostell, Wilson, Dampier et Perrault, pour £150. Cette vente fut confirmée par un autre ordre en conseil (No. 1186,) du 19 avril 1853, qui autorisa cette compagnie à acheter des péages sur ce chemin.

Par un autre ordre en conseil (No. 1422) du 26 mai 1856, ce chemin fut repris par le gouvernement.

Le 11 mai 1858, (Voir la *Gazette du Canada*, page 897) ce chemin fut transféré aux conseils municipaux du village de Longueuil, du bassin de Chambly et du canton de Chambly, pour 5 chelins.

CHEMINS A BARRIERES, ETC., PRES DE MONTREAL.

L'acte 45 Geo. III, chap. 11, du 25 mars 1805, établit un péage ou barrière pour l'amélioration et entretien du chemin entre la cité de Montréal et Lachine, à travers le bois. Le Gouverneur est par le dit acte autorisé à nommer neuf personnes compétentes qui (avec chaque personne qui a contribué ou contribuera pour £10 courant, ou au-dessus, à l'amélioration et aux réparations du dit chemin) seront syndics pour l'amélioration, conduite et entretien du dit chemin. Les syndics ont le pouvoir de prélever des péages. Il statue, aussi, que toutes les personnes qui sont sujettes aux corvées sur ce chemin, pour le réparer, peuvent composer et être exonérées de telles corvées et réparations, en payant aux syndics 5s. pour chaque jour d'ouvrage d'un cheval, d'une charette et d'un charretier, et 1s. 8d. pour chaque jour de corvée d'un homme, à laquelle telle personne est sujette, etc. Les syndics sont autorisés à emprunter £500 pour améliorer et réparer le chemin. Cet acte devant continuer durant le terme de 21 ans.

L'acte 9 George IV, chap. 18, du 14 mars, 1829, autorise le gouverneur à nommer trois " Commissaires" et à leur avancer £3,000 sur les deniers non appropriés qui se trouvent entre les mains du receveur-général, pour l'amélioration des grands chemins qui

aboutissent à la cité de Montréal, dans le voisinage de cette ville, mais hors les limites des cent chaînes et dans les limites seulement de la paroisse de Montréal; ces améliorations devant consister à empierrer les chemins, d'après le système de McAdam, dans une largeur n'excédant pas quatorze pieds sur une épaisseur de huit pouces, excepté les côtes qui pourront être abaissées ou nivelées et qui ne devront pas être empierrées. Les personnes ainsi obligées par la loi d'entretenir et de réparer le chemin devant leurs propriétés, sont par les présentes obligées de niveler le dit chemin, et de faire des fossés sur chaque côté du chemin, de manière à rendre celui-ci propre à recevoir les couches de pierre cassée qui devront y être employées.

L'ordonnance du conseil spécial, 3me Vict., chap. 31, du 15 juin 1840, autorise le Gouverneur à nommer, par lettres patentes sous le grand sceau de la province, pas moins de cinq ni plus de neuf personnes, pour être syndics aux fins d'ouvrir, faire et tenir en bon état les chemins suivants, savoir:—1° Le chemin de Lachine d'en haut, depuis les limites de la cité, vers le Sud-Ouest, jusqu'à l'entrée supérieure du canal de Lachine, et la continuation de ce chemin en gagnant la Pointe-Claire, 200 verges au-dessus et au-delà de l'entrée supérieure du canal de Lachine.—2° La grande route, depuis les limites de la cité, vers le Nord-Est, jusqu'à la traverse sur la rivière des Prairies, au lieu appelé Bout-de-l'Ile, dans la paroisse de la Pointe-aux-Trembles.—3° Le chemin de la Côte des Neiges, depuis les limites de la cité, vers le Nord-Ouest, jusqu'à l'Abord-à-Plouffe, sur la dite rivière des Prairies.—4° La continuation de la rue St. Laurent, allant dans une direction Nord-Ouest depuis les limites de la cité jusqu'à la taverne de *Mile End*, et de là, dans la même direction, jusqu'à un point sur la rivière des Prairies, au Sault-au-Récollet.—5° La côte Ste. Catherine, depuis le chemin de la Côte des Neiges jusqu'au chemin du *Mile End*, et de là jusqu'au chemin Victoria.—6° Le chemin Victoria, depuis les limites de la cité, vers le Nord-Est, courant au Nord-Ouest jusqu'à sa jonction avec le chemin de la côte Ste. Catherine.—7° Le chemin de Lachine d'en bas, depuis les limites de la cité, vers le Sud, et 100 verges au-delà de sa jonction avec le chemin de traverse conduisant du dit chemin de Lachine d'en bas au chemin de Lachine d'en haut, au ou près du village de St. Henri.—8° Ce chemin de traverse en dernier lieu ci-dessus mentionné, et dans sa longueur, telle que plus haut définie.—9° Le dit chemin de Lachine d'en bas, depuis un point 100 verges au-dessous, et à l'Est de l'église de St. Michel de Lachine jusqu'à sa jonction avec le chemin de Lachine d'en haut.—Les pouvoirs des syndics sont définis, aussi bien que les péages à être imposés sur ces chemins. Les syndics sont par les présentes autorisés à prélever une somme n'excédant pas £35,000 courant, au moyen d'un emprunt, sur le crédit et la garantie de tels péages. Le gouverneur est aussi autorisé à acheter des syndics pour les usages publics de la province, dans les trois ans qui suivront l'adoption de cette ordonnance, des débentures faites par les dits syndics à même la somme ci-dessus mentionnée, à un montant n'excédant pas £20,000 courant, à être avancée par le receveur-général aux syndics, et ensuite remboursée par les dits syndics, tel que prescrit dans cette ordonnance.

Par l'ordonnance du conseil spécial, 4me Vict., chap. 7, du 31 décembre 1840, les dispositions de l'ordonnance précédente sont amendées et étendues à certains autres chemins, savoir: 1o. au chemin de la *Côte St. Antoine*, depuis les limites de la cité, vers le Sud-Ouest, à l'endroit où ce chemin tombe sur le chemin qui court du chemin de Lachine d'en haut, dans une direction Nord-Ouest, (appelé chemin de la Côte St. Luc); 2o. au chemin en dernier lieu mentionné (maintenant appelé chemin de la Côte St. Luc), depuis son point de départ du chemin de Lachine d'en haut, dans une direction Nord-Ouest, jusqu'à sa jonction avec le chemin qu'il intersecte allant vers le Nord-Est jusqu'au chemin de la Côte des Neiges, et le dit chemin coupé depuis le point de jonction jusqu'à ce qu'il tombe sur le chemin de la Côte des Neiges.

Les syndics sont aussi autorisés à ouvrir, faire et tenir en bon état un chemin depuis un point dans l'espace de 100 verges du moulin à vent à l'extrémité Est du village de St. Henri, (tannerie des Rollands) sur le chemin de Lachine d'en haut, jusqu'au grand chemin de front de la concession de la *Côte St. Paul*, et de là le long du dit chemin de front dans l'espace de 100 verges de la ferme de McNaughton, duquel point le chemin peut être conduit jusqu'à un point sur le chemin de Lachine d'en haut, au *Petit Village de Lachine;*

ou d'un point en deça de 100 verges de la terre de McNaughton, il pourra être continué dans une direction Sud-Ouest jusqu'au pont sur le canal de Lachine, ou autrement.

Les syndics sont aussi autorisés à prélever £12,000 courant, au moyen d'un emprunt, sur la garantie des péages autorisés par la dite ordonnance, et ce en outre des £35,000 autorisés par la précédente ordonnance.

CHEMIN DE LA CÔTE ST. MICHEL, SOUS LA DIRECTION D'UNE COMPAGNIE.

L'ordonnance 4me Vict. chap., 22, du 6 février 1841, pourvoit à l'amélioration du chemin de la *Côte St. Michel*, et incorpore la "Compagnie du chemin St. Michel" et l'autorise à prélever un capital social de £2,500 courant, par actions de £25 chaque, et une autre somme de £500, si la première est trouvée insuffisante, pour améliorer, compléter et tenir ce chemin en bon état.

L'ordonnance précédente, ainsi que l'acte 7me Vict., chap. 14, du 9 décembre 1843, qui exempte de péages sur ce chemin les voitures qui transportent de l'engrais des cités et villes en cette province, ne faisait pas alors partie des ordonnances relatives aux chemins à barrières de Montréal.

L'acte 4-5 Vict., chap. 35, du 18 septembre 1841, abroge les 8me, 10me et 11me sections de cette ordonnance du Bas-Canada, 3 Vict., chap. 31, ci-dessus, et ordonne que les neuf différents chemins mentionnés dans l'ordonnance 3me Vict., chap. 31, et les deux chemins mentionnés dans l'ordonnance 4me Vict., chap. 7, doivent, relativement aux péages autorisés, être considérés comme chemin continu,—et contient une cédule des plus hauts péages qui pourront être prélevés.

L'acte 9me Vict., chap. 67, du 9 juin 1846, amende l'ordonnance de la 3me Vict., chap. 31, et étend les dispositions de la 7me section d'icelle et les pouvoirs des dits syndics aux chemins suivants : 1o. au chemin depuis l'extrémité Ouest du chemin du bas de Lachine jusqu'au chemin macadamisé, à l'Est de l'église de *St. Michel de Lachine*, le long de la rive Sud de l'île de Montréal ; 2o. au chemin depuis l'extrémité Ouest du *Chemin de Lachine d'en haut* jusqu'à l'écluse de Ste. Anne, le long de la rive Sud de l'île de Montréal ; 3o. au chemin depuis le chemin de *l'Abord-à-Plouffe*, jusqu'au village de *Ste. Geneviève*, le long de la rive Nord de l'île de Montréal ; au chemin dans la paroisse de St. Laurent, qui joint ensemble les chemins à barrières qui conduisent de Montréal à *l'Abord-à-Plouffe* et au Sault-au-Récollet, lesquels chemins devront former un chemin continu. Sur ces chemins des péages seront prélevés, comme sous l'autorité de l'acte 4-5 Vict., chap. 35. Les syndics sont autorisés à prélever une autre somme de £27,000 courant, au moyen d'un emprunt, sur la garantie des dits péages.

L'acte 12 Vict., chap. 120, du 30 mai 1849, autorise les syndics des chemins à barrières de Montréal à acheter, de la compagnie du chemin de St. Michel, le chemin de la Côte St. Michel, savoir : 1o. le chemin depuis l'extrémité du chemin Victoria, traversant et suivant la Côte de la Visitation et la Côte St. Michel, dans la paroisse de Montréal, et traversant et suivant partie de la Côte St Michel dans la paroisse du Sault-au-Récollet, jusqu'au pont de la Côte St. Michel ; 2o. le chemin à être ouvert et fait depuis le chemin de front de la Côte St. Michel, dans la paroisse du Sault-au-Récollet, jusqu'à l'église du village du Sault-au-Récollet ; et à émettre des bons jusqu'à la somme de £2,000, rachetables en dix ans, avec intérêt de 6 par cent par année, pour payer et indemniser la dite compagnie. Ces chemins devront être considérés comme un chemin continu et faire partie des chemins à barrières mentionnés dans les actes précédents.

L'acte 13-14 Vict., chap. 103, du 10 août 1850, autorise les syndics des chemins à barrières de Montréal, les syndics des chemins à barrières de Québec et les syndics des chemins à barrières de Longueuil et Chambly, respectivement, à changer, dans les trois années qui suivent la date de cet acte, leurs bons pour des bons se montant en tout à une somme égale, mais étant respectivement pour des sommes plus petites, de pas moins de £5 chacune, pour en faciliter la vente et le transport.

Par l'acte 25 Vict., chap. 77, du 9 juin 1862, la compagnie du chemin à barrières de l'Ile Jésus fut incorporée pour la construction de certains chemins à barrières et ponts dans l'Ile Jésus, dans le comté de Laval.

Par l'acte 27 Vict., chap. 32, du 15 octobre 1863, le *Chemin Victoria* est déclaré être chemin séparé et ne pas faire partie des autres chemins à barrières près de Montréal. Les syndics des chemins à barrières de Montréal continuent à avoir le contrôle sur ce chemin et à prélever des péages dont le montant devra être réglé conformément à la 4-5 Vict., chap. 35.

Les syndics sont aussi autorisés à acquérir la chemin à barrières de St. Michel de la compagnie du chemin de St. Michel, lequel, quand il sera acquis, formera la continuation du chemin Victoria.

H. A. FISSIAULT.

OTTAWA, 17 Décembre 1867.

APPENDICE No. 58.

PROPRIÉTÉS DE L'ARTILLERIE.

Par une ordonnance du conseil spécial, 2me Vict. (3) chap. 21, du 14 mars 1839, il est statué: qu'attendu qu'il peut être expédient que tous terrains etc., dans le Bas-Canada, pris ou achetés, ou qui pourraient ci-après être pris ou achetés pour l'usage de l'ordonnance de Sa Majesté, et placés sous le contrôle du département de l'artillerie ou du Gouverneur ou du Commandant des Forces de Sa Majesté en cette province, desquels il pourrait n'être pas besoin pour le service de ce département, soient vendus ou transportés à cet effet les dits terrains, etc., furent remis aux principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté, dans la Grande-Bretagne, pour le temps d'alors, et à leurs successeurs en charge. Cet acte devait être en force jusqu'au 1er novembre 1842, et pas plus longtemps.

L'ordonnance du conseil spécial, 3me Vict., chap. 18, du 12 mai 1840, rend la précédente permanente.

Par l'acte du parlement de la province du Haut-Canada, 3me Vict., chap. 16, du 10 février 1840, le Gouverneur du Haut-Canada a le pouvoir d'autoriser tout officier général ou toute personne nommée par le Commandant-en-chef à faire explorer les terrains qui pourraient être requis pour l'érection de forts, casernes, batteries ou autres travaux militaires, ou à faire délimiter et acheter les dits terrains.

Par l'acte du parlement provincial 7me Vict., chap. 11, du 9 décembre 1843, les deux ordonnances et l'acte du Haut Canada ci-dessus mentionnés sont abrogés, et tous les forts, forteresses, retranchements ou autres fortifications, tous les bâtiments, terrains, terres couvertes d'eau, rivages, lits de rivières, canaux et travaux, et tous les péages, taux et droits qui deviendront payables sur le canal Rideau, (pour lequel le gouverneur peut faire des règles et règlements), et toutes les autres propriétés immobiliaires déjà ou qui pourraient par la suite être choisies des réserves de la couronne, ou autres terres et propriétés de la couronne en Canada, ou des réserves du clergé, ou autrement acquises ou achetées par Sa Majesté ou ses prédécesseurs royaux et payés à même les fonds consacrés à cet objet par le parlement du Royaume Uni, qui pourraient ne pas être requises pour le service du département de l'ordonnance ou pour la défense militaire de la province, sont par les présentes remises aux principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté, dans la Grande-Bretagne, pour le temps d'alors, en dépôt pour Sa Majecté, ses héritiers et successeurs; mais toutes les propriétés qui pourraient avoir été achetées ou acquises avec des fonds octroyés par la législature du Haut ou celle du Bas-Canada ou de la province du Canada, ou toutes les terres ou autres propriétés immobiliaires appartenant au gouvernement civil du Canada, en sont exemptes, et demeureront propriétés du dit gouvernement provincial. Certains pouvoirs sont accordés aux principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté. Une cédule des terres ci-haut mentionnées est annexée à cet acte.

L'acte 9me Vict, chap. 42, du 9 juin 1846, remet à Nicholas Sparks toute la propriété prise de lui à Bytown, excepté cette partie d'icelle maintenant occupée par le canal Rideau, tel que creusé originairement au pont des Sapeurs, et par le bassin et le déversoir (*By-Wash*) tels qu'ils étaient lors de la passation de l'acte concernant les officiers de l'artillerie (7me Vict., chap. 11, de 1843), et excepté aussi un terrain de 200 pieds de large sur chaque côté du dit canal,—la partie de la dite terre ainsi exceptée ayant été donnée gratuitement par le dit Nicholas Sparks au défunt colonel By, des ingénieurs royaux, pour l'usage du dit canal, et excepté aussi un terrain de soixante pieds autour des dits bassin et *By-Wash* (partout où les présentes bornes en pierre de l'artillerie se trouvent au-delà de cette distance du bassin ou *By-Wash*, mais lorsquelles se trouvent en-dedans de cette distance, alors elles bornent le terrain ainsi excepté), qui est donné gratuitement par le dit Nicholas Sparks aux dits principaux officiers, pour l'usage du dit canal.

Par l'acte 18me Vict., chap. 91, du 30 mai 1855, (le Secrétaire d'Etat pour les colonies de Sa Majesté ayant informé Son Excellence le Gouverneur-Général que le gouvernement Impérial désirait abandonner à la province toutes les terres de l'artillerie et toutes les

réserves navales et militaires y comprises, excepté telles parties d'icelles à Kingston, Montréal et Québec, qui sont essentielles à la défense militaire de la colonie par les troupes de Sa Majesté, avec l'entente que le gouvernement provincial adopterait tous les moyens nécessaires pour le maintien de la paix et de l'ordre dans les limites de la province), Son Excellence le Gouverneur-Général fut autorisé à accepter ce transport par un ordre en conseil à tels termes et conditions qui pourraient être arrêtés entre les principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté, ou les commissaires pour remplir l'office de Grand Lord de l'Amirauté du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le Gouverneur de cette province ; les propriétés devaient être divisées en trois classes, savoir : la classe A, qui devait comprendre les terrains à Kingston, Montréal et Québec, réservés pour l'usage des troupes de Sa Majesté ; la classe B, qui devait comprendre les terrains réservés pour la défense de la province ; et la classe C, qui devait comprendre les terrains, etc., qui pourraient être vendus, loués ou employés selon que le Gouverneur-Général le jugerait convenable.

L'acte 19me Vict., chap, 2, du 21 avril 1856, autorise le Gouverneur en conseil à payer à même les fonds du revenu consolidé une rente viagère, n'excédant pas £4 sterling par année à chacun des 500 pensionnaires militaires établis sur certaines terres de l'artillerie à Toronto, London et Niagara, et une semblable rente viagère à chacun des 200 pensionnaires militaires établis sur les terres de l'artillerie à Penetanguishene, Amherstburgh et Fort Erié, au lieu de toutes réclamations des dits pensionnaires sur ces terres, en considération du transfert des dites terres à la province.

L'acte 19me Vict., chap. 45, du 19 juin 1856, abroge l'acte 7me, Vict., chap. 11, et transfère à l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, les pouvoirs et les biens et propriétés décrits dans la première cédule annexée à cet acte, maintenant contrôlés par les principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté, et met certaines autres parties des biens et propriétés de l'ordonnance, ci-devant régies par les principaux officiers de Sa Majesté qui sont décrites dans la 2ème cédule annexée à cet acte, à Sa Majesté la Reine, ses héritiers et successeurs, pour les bénéfice et usage publics de cette province, savoir :

LA PREMIÈRE CÉDULE,

Mentionnée dans cet acte, étant la cédule des terres militaires en Canada, à être transportées à l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté.

Québec.—La citadelle de Québec, les fortifications, glacis, casernes, terrains et dépendances qui s'y rattachent en aucune manière, et les casernes appelées Casernes des Jésuites, et les divers bureaux publics occupés pour les diverses fins militaires, et toutes autres propriétés militaires à cette station.

Montréal.—Les casernes, bureaux publics, terrains, jusqu'ici achetés ou possédés par l'artillerie pour l'érection de casernes ou pour la défense de la province, ensemble avec l'Ile Ste. Hélène, dans le fleuve St. Laurent, ainsi que jusqu'ici possédée par les principaux officiers de l'ordonnance, pour les diverses fins militaires, à l'exception d'un lot de terre à Longueuil qui a été acheté pour les besoins d'une tête de pont, et qui doit être retenu jusqu'à ce qu'une étendue de terre suffisante soit fournie par la province au lieu d'icelui, dans les environs du pont projeté sur le St. Laurent ; et, aussi, à l'exception des anciennes casernes à Montréal qui devront être retenues jusqu'à ce que des casernes aient été construites pour la réception de mille hommes, sur un site qui devra rencontrer l'approbation des autorités militaires.

Kingston.—Tous les travaux militaires à l'est et à l'ouest du havre, et les terres qui s'y rattachent non désignées dans la seconde cédule.

Niagara.—Le fort Mississagua, avec ses glacis et autres dépendances.

Sorel.—Les casernes, la maison du gouvernement et le terrain requis pour la défense.

LA SECONDE CÉDULE,

Mentionnée dans cet acte, étant la cédule des Propriétés Militaires en Canada, qu'il est proposé de transférer au Gouvernement Provincial :—

Situation.	Quantité approximative de terre.			Description des bâtisses ou travaux militaires.
	Acres	R.	P.	
Témiscouata	11	2	10	Caserne palissadée.
Trois-Rivières	3	2	9	Caserne et cour à bois.
Sorel	45,220	.....	.....	Seigneurie, domaine et autres dépendances.
Montréal	.....	.....	.....	Vieilles casernes, morceau de terre pour tête de pont à Longueil, aussitôt qu'on se sera conformé aux conditions contenues dans la première cédule.
Laprairie	42	1	8	Casernes pour la cavalerie, l'artillerie et l'infanterie.
St. Jean	176	.....	.....	Casernes d'infanterie et vieux fort.
Ile-aux-Noix et Rivière Sorel	295	.....	.....	Fort Lennox et réserve.
Chambly	157	1	22	Vieux fort, casernes pour cavalerie, artillerie et infanterie, avec maison de maître de caserne.
Châteauguay	5	.....	1	Blockhaus.
Cascades	9	.....	12	Cour à bois, commune et canal.
Cèdres	.....	2	23	Magasin et quai.
Côteau du Lac	15	3	39	Fort.
Cornwall	1	.....	.....	Cour à bois.
Prescott	74	.....	.....	Fort Wellington.
Ile de Grant, Brockville	.....	2	32	Blockhaus.
Kingston	180	3	4	Lot 23, ou ferme d'Herchmer.
	11	2	10	Abouts entre les lots 23 et 24.
	11	1	31	Parties du lot 24.
	15	.....	.....	
	6	2	8	
	.....	2	.....	Lots 19, 21 et 22, Place d'Armes.
	.....	2	16	Lots 23, 24 et 25, do
	4	....	8	Quartiers-généraux du ci-devant commandant et lots 286, 382 et 413.
	3	1	5	L'ancienne tannerie.
	44	3	17	Propriété Ferguson.
	110	.....	.....	L'île de fer à cheval.
	1	.....	.....	L'île au Serpent.
	100	.....	.....	Réserve des moulins de Kingston, etc.
Cap Vesey, comté de Prince Edouard	1,260	.....	.....	Réserve.
Green Point, Baie de Quinté	100	.....	.....	do
Toronto	502	2	1	Vieux fort, nouvelles casernes, hôpital de la rue Bathurst, Quartiers du Commissariat, magasins, maison de garde et Place Victoria.
Hamilton	178	.....	.....	Réserve des hauteurs de Burlington.
Short Hill's Farm	200	.....	.....	Lots 5 and 6, concession Pelham.
Niagara	444	2	4	Réserve, casernes et hôpital, tout, excepté le fort Mississagua.
Queenston	130	.....	.....	Réserve. Tout excepté ce qui a été vendu aux acquéreurs de la succession Hamilton.
Lyon's Creek	3	1	.....	Réserve.
Chippewa	19	3	27	Caserne et magasin.
Navy Island	.....	.....	.....	Réserve.
Fort Erié	1,000	.....	.....	do excepté ce qui est baillé aux pensionnaires enrôlés
Port Maitland	426	.....	.....	do
Turkey Point	592	.....	.....	do
London	74	.....	.....	Caserne d'artillerie et d'infanterie.
Chatham	11	3	8	Caserne d'infanterie.
Rond Eau	500	.....	.....	Réserve.
Amherstburgh, Ile Bois Blanc	523	.....	.....	Fort, blockhaus et maison de piquet, excepté ce qui est baillé aux pensionnaires enrôlés.
Fighting Island	1,200	.....	.....	Réserve.
Windsor	4	.....	.....	Caserne d'infanterie.
Port Edward, Sarnia	.....	.....	.....	Réserve, excepté le terrain vendu aux entrepreneurs du chemin de fer du Grand Tronc.

LA SECONDE CEDULE,

Mentionnée dans cet acte, étant la cédule des Propriétés Militaires en Canada, qu'il est proposé de transférer au Gouvernement Provincial.—*Suite.*

Situation.	Quantité approximative de terre.			Description des bâtisses ou travaux militaires.
	A.	R.	P.	
Owen Sound	51	.....	.....	Réserve.
Nottawasaga	66	.....	.....	do
Penetanguishene	5,396	2	15	Réserve et caserne, excepté ce qui est baillé aux pensionnaires enrôlés et sous permis d'occupation au major Ingall.
St. Joseph	450	.....	.....	Réserve.
Ile Ste. Marie	170	.....	.....	do
Canaux Rideau et Ottawa	.....	.....	.....	Cité d'Ottawa, casernes, blockhaus et dépendances des canaux.

Par un ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, daté le 3 mars 1857, la direction des canaux Ottawa et Rideau est transferée au Département des Travaux Publics.

L'acte 23me Vict. chap. 22, du 19 mai 1860, transmet à Sa Majesté, pour l'usage de la province, certaines terres indiquées dans la 2me cédule de l'acte 19me Vict. chap. 45, comme réserves du Fort Erié, d'Amhertsburgh et de l'Ile du Bois-Blanc et de Penetanguishene (qui avaient été exceptées comme faisant partie des dites réserves alors baillées aux pensionnaires enrôlés, et cette partie de Penetanguishene alors sous licence d'occupation au major Ingall.)

Ce même acte stipule que " cette partie de la réserve primitive de chemin entre les " première et deuxième concessions du canton de Tay, s'étendant de l'angle sud de la " ferme de la prison de réforme, dans la deuxième concession du dit canton, jusqu'au " bord de l'eau du havre de Penetanguishene, cessera d'être une réserve primitive de " chemin, et sera et formera partie de la dite ferme de la prison de réforme."

Le chapitre 24me des statuts refondus du Canada est une simple répétition des actes 18 Vict. chap. 91 et 19me Vict., chap. 2 et 45, et de la cédule annexée à l'acte 19me Vict. chap. 45.

Note.—Quant aux terres transmises aux commissaires chargés de remplir l'office de Grand Lord de l'Amirauté du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande pour affaires maritimes, voir l'acte 14, 15 Vict., chap. 67, du 30 août 1851, ou le chap. 37 des statuts refondus du Canada.

Et le 36me chapitre des statuts refondus du Canada est une répétition des actes 7 Vict., chap. 11, et 19, 20 Vict., chap. 45.

H. A. FISSIAULT.

Ottawa, 27 Décembre 1867.

APPENDICE No. 59.

DIFFERENTS ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

	Année.	
1 Vict., chap. 9.....	1838.	Acte Impérial—Etablissant le Bureau des Travaux.
1 Vict., chap. 52	do	do do do do do
2 Vict., chap. 27	1839.	do do do do do
2 Vict., (3) chap. 64..	1839.	Acte Provincial, en force sous l'acte Impérial 1 Vict., chap. 9 do
3-4 Vict., chap. 38....	1840.	Amende 2 Vict., (3) chap. 64, et do do do
4-5 Vict., chap. 38 ...	1841.	Abroge 1 Vict., chap. 9, et 2 Vict, (3) chap. 64.
4-5 Vict., chap. 28 ...	do	Travaux autrefois investis aux Commissaires ou Directeurs sont transférés au Bureau des Travaux.
9 Vict., chap. 37.....	1846.	Les premières lois sont amendées et refondues, et certaines actes abrogés
10-11 Vict, chap. 24..	1847.	" *L'Acte de Limitation.*" limite à 9 mois (savoir : au 28 avril 1848, le terme pour présenter les réclamations pour dommages causés par les Travaux Publics.
12 Vict., chap. 4	1849.	Etablit des péages sur certains Travaux Publics. Le chemin de Dundas à Waterloo est placé sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics.
12 Vict., chap. 5	do	Le Gouverneur en conseil peut transférer les Travaux Publics.
12 Vict., chap. 15	do	Etablit des péages sur les canaux du St. Lauront.
13-14 Vict., chap. 13 .	1850.	Les Commissaires des Travaux Publics peuvent prendre des terres, etc. pour les Travaux Publics—les réclamations devant être filées dans les six mois de la date du dommage—Arbitrage.
14-15 Vict., chap. 53 .	1851.	Coûts d'arbritage, dans le Bas-Canada, à être fixés par les juges de la cour supérieure.
14-15 Vic., chap. 57 ..	do	Les municipalités peuvent acquérir des Travaux Publics en-dehors des limites de la municipalité.
16 Vict., chap. 12	1852.	Sur action prise par la couronne pour reprendre possession des Travaux Publics, la cour peut ordonner que les dits travaux soient mis en la possession d'un gardien nommé par la couronne.
16 Vict., chap. 160 ...	1853.	Mode pour nommer les arbitres.
16 Vict., chap. 190...	do	Section 59—Les compagnies dans le Haut-Canada formées en vertu de la 13-14 Vict, chap. 14, peuvent acheter des Travaux Publics en vertu de 12 Vict., chap. 5.
20 Vict., chap. 19	1857.	Le Gouverneur en conseil peut fixer des péages sur les Travaux Publics—Abrogé par la 22 Vict., chap. 3.
22 Vict., chap. 3	1859.	Lois précédentes refondues.
chap. 28	do	Status refondus du Canada.
24 Vict. chap. 4.....	1861.	Concernant les pouvoirs, etc., des arbitres.
29 Vict chap. 7	1865.	Pour étendre les anciens actes aux Travaux Publics en rapport avec la défense de la Province du Canada.
8 Vict., chap. 6	1845.	Concernant les émeutes sur ou près les Travaux Publics.
14-15 Vict., chap. 76..	1851.	do do do do
Cons., Stat.. Canada..	1859.	Chap. 29. do do do
		PONTS ET CHEMINS.
4 Vict., chap. 8	1840.	Concernant le chemin du Portage de Témiscouata.
12 Vict., chap. 56.....	1849.	Incorporation des compagnies à fonds social pour faire des chemins, ponts, etc.
13-14 Vict., chap. 14.	1850.	Relatif aux do do do do do
13-14 Vict., chap. 15..	do	Relatif aux chemins et ponts dans les cités et villes, etc., ou abandonnés par les commissaires des Travaux Publics.
13-14 Vict., chap. 41...	do	Pour permettre à toute personne de maintenir une action pour travail accompli en vertu des actes sur les chemins, quoique expirés.
18 Vict., chap. 100...	1855.	Acte municipal et des chemins ne devant pas s'appliquer aux chemins et ponts placés sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics, à moins d'être transférés à la municipalité. Les chemins et les ponts peuvent être acquis par les municipalités.

APPENDICE No. 60.

(*Supplément à l'Appendice No.* 58, *Pages* 451 *à* 454.)

Canaux Militaires ou Canaux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, et Rideau.

Le 24 mars 1848, le maître-général et le bureau de l'ordonnance (Master General and Board of Ordnance) proposent de transférer au gouvernement provincial l'entretien des canaux militaires de l'Ottawa et du Rideau, dont l'administration serait confiée à un bureau mixte composé d'officiers civils et militaires.

Après mûre délibération, le gouvernement provincial, par un ordre en conseil daté le 27 mai 1848, déclara que l'état des finances de la province ne permettait pas de prendre à sa charge l'entretien de ces canaux. (Livre d'Etat H, p. 505.)

Dans une dépêche datée le 3 mars 1853, le gouvernement impérial transmet une copie d'un rapport du bureau de la trésorerie (*Board of Treasury*) dans lequel est réitérée la proposition de transférer au gouvernement provincial l'entretien des canaux militaires. Le rapport ajoute que le gouvernement impérial continuera à payer les frais d'entretien jusqu'au 30 septembre, 1853.

En attendant le règlement de la question, le gouvernement provincial, par un ordre en conseil du 13 mai 1853, prend à sa charge l'entretien des canaux militaires à dater du 1er octobre 1853. (Livre d'Etat N, p. 220.)

Le 14 juillet 1853, le gouvernement impérial envoie une nouvelle dépêche, à ce sujet énumérant les conditions du transfert des canaux militaires.

Le gouvernement provincial, dans un ordre en conseil du 14 septembre 1853, trouve acceptables les conditions proposées ; seulement, il demande le contrôle absolu dans l'administration des canaux et terrains que l'on propose de transférer ; de plus, il croit juste que le gouvernement impérial cède à la Province les *terrains réservés* dans Bytown (Ottawa), mais non attenants au canal. Par le même ordre en conseil le gouvernement provincial réitère sa déclaration du 13 mai précédent, par laquelle il pourvoit à l'entretien des canaux militaires en attendant le règlement final de la question. (Livre d'Etat N, p. 431).

Demande de fonds présentée par le bureau de l'ordonnance pour l'entretien des canaux militaires du 1er octobre au 31 décembre 1853 ; approuvée par ordre en conseil du 16 décembre 1853. (Livre d'Etat N, p. 634) £1,979 6 3

Do	do	approuvé par O.	en C.	13 février 1854,	£1,793	7	0	
Do	do	do	do	3 mai,	do 2,375	0	0	
Do	do	do	do	30 aout,	do 3,215	0	0	
Do	do	do	do	27 octobre,	do 2,384	11	9	
								9,767 18 9

Ce dernier ordre en conseil dit que toute demande de même nature pourra à l'avenir être payée sans ordre en conseil. (Livre d'Etat O, p, 42.) Néanmoins on trouve dans l'année suivante : Demande de fonds, etc., etc., approuvée par ordre en conseil du 30 janvier 1855 de..... £1,625 8 3
(Livre d'Etat O. page 591).

Les autres déboursés de l'année 1855 ont été faits directement par le bureau des finances :

En février, 1855	£ 572 13 3	
En mai, "	3,178 0 0	
En juillet, "	3,435 0 0	
En novembre "	2,701 0 0	
		9,886 13 3

Dépense totale par le gouvernement provincial en 1853–4–5.....£23,259 6 6

En 1855, le secrétaire d'Etat de Sa Majesté, pour les colonies, informe Son Excellence le Gouverneur Général que le gouvernement impérial consent à céder à la province toutes les réserves militaires et les propriétés mentionnées dans l'appendice N. 58, pages 446 et 447, pourvu que le gouvernement provincial prenne les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre et de la paix dans la province. Le gouvernement provincial par l'acte 18 Vict., chap. 91, du 30 mai 1855, autorise dans un ordre en conseil Son Excellence le Gouverneur Général à accepter ce transport. (Livre d'Etat P, page 15.)

En vertu du susdit acte, il fut passé un ordre en conseil en date du 25 janvier 1856, autorisant Son Excellence à accepter ce transport (aux conditions posées par l'inspecteur général des fortifications) des terrains et canaux militaires, et proposant de présenter un *bill* au parlement dans la prochaine session, conformément au statut impérial 18 et 19 Vict., chap. 117. (Livre d'Etat Q. page 115.)

Le 19 juin 1856, par l'acte 19 Vict., chap. 45, le gouverment provincial sanctionna l'ordre en conseil du 25 janvier 1856,

En 1856, les frais de régie et d'entretien des canaux militaires furent aussi payés par le département des finances sur les fonds de la province, et s'élevèrent à la somme de £11,073 10 6.

Le Lieut.-Colonel W. Coffin fut nommé agent de la province en septembre 1856, pour administrer les canaux et autres propriétés militaires cédées à la province ; antérieurement à cette date elles avaient été administrées par le bureau de l'artillerie impériale.

Les canaux militaires ou ceux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau, furent placés sous le contrôle du Département des Travaux Publics, en vertu d'un ordre en conseil en date du 3 mars 1857.

La dépense totale encourrue par le gouvernement provincial sur ces canaux, depuis le 1er octobre 1853 jusqu'au 1er janvier 1857, s'est élevée à la somme de £34,332 17 0—$137,331 40.

La dépense depuis le 1er janvier 1857 jusqu'au 30 juin 1867, est indiquée en détail dans l'appendice No. 62, page 451.

Pour plus amples informations concernant le transport des terrains et canaux militaires par le gouvernement impérial au gouvernement provincial, voir l'appendice No. 58, pages 444 à 447.

APPENDICE No. 61.

ETAT des Dépenses Annuelles encourues pour les réparations et le fonctionnement des Canaux Rideau, Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, du 1er janvier 1857 au 30 juin 1867.

		Canal Rideau.			Canaux de Carillon, Chute a Blondeau et Grenville.			Total.	Exploration du Canal Rideau.
		Frais de fonctionnement.	Réparations ordinaires.	Réparations extraordinaires.	Frais de fonctionnement.	Réparations ordinaires.	Réparations extraordinaires.		
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts,	$ cts.
	1857	26,866 45	.....	.....	5,586 40	.....	.....	32,452 85	.....
	1858	27,370 30	.....	25,692 05	5,940 60	.....	.....	59,002 95	.....
	1859	26,898 79	.....	599 77	5,373 94	.....	.....	32,872 50	.....
	1860	17,213 99	5,097 91	5,474 40	3,693 65	6,398 51	.....	37,878 46	.....
	1861	16,990 46	4,617 59	6,155 12	4,102 20	3,191 48	.....	35,058 85	.....
	1862	17,290 75	5,941 41	37,894 74	4,089 62	3,336 06	356 75	68,909 33	.....
	1863	17,537 08	5,631 22	1,832 13	4,105 24	4,935 54	3,085 06	37,726 27	600 00
Du 1er janvier 1863 au 30 juin	1864	7,295 28	4,457 48	2 80	1,751 12	3,551 16	.....	19,604 42	2,546 58
" 1er juillet 1864 au 30 juin	1865	17,889 13	8,584 31	6,809 83	4,263 12	5,213 35	4,615 51	47,375 25	.....
" 1er juillet 1865 au 30 juin	1866	18,298 15	9,922 26	1,172 01	4,283 17	1,394 92	7,192 88	42,263 39	.....
" 1er juillet 1866 au 30 juin	1867	18,516 11	12,654 56	10,523 01	5,164 38	12,494 37	7,288 05	66,640 48	.....
		212,066 49	56,906 74	96,155 86	48,355 44	40,515 39	22,538 25	479,784 75	3,146 58

N. B.—Ces Canaux, qui sont connus sous le nom de " Canaux de l'Artillerie," ont été placés sous le contrôle du Département des Travaux Publics par un Ordre en Conseil, daté du 3 mars 1857. Pour les détails du transfert—voir les Appendices Nos. 58 et 60.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OUTAOUAIS, 30 Juin 1867.

J. BAINE,
Comptable

ETAT indiquant le coût de Construction, Installation, etc. des principaux Phares érigés par le Département des Travaux Publics, depuis l'Union (10 février 1841), jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867).

No.	Nom du phare.	Situation du phare.	Description de la bâtisse.	Première année de service.	Coût des tours et des bâtisses.	Coût des explorations préliminaires, frais de transport des ouvriers, du matériel, travaux du génie, appareils d'éclairage, etc.	Total des dépenses depuis l'union.	OBSERVATIONS.
	En aval de Québec.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Détroits de Belle-Ile	Golfe du St. Laurent	Tour circulaire de pierre	1858	86,830 00			
2	Forteau (Pointe Amour)	do	do	1858	86,626 67			
3	Cap Rosiers	do	do recouverte de brique réfract. blanche.	1858	75,986 70			
4	Anticosti	do	do	1858	72,802 00			Des $165,619.90, pour frais d'explorations, appareils, etc., $150,461.93 sont imputables aux phares Nos. 1, 2, 3, 4, et $15,127.97 aux phares Nos. 6, 7, 8, 9, 10.
5	Pointe-aux-Pères	do	Tour octogone de bois	1859	1,453 61	165,619 90	517,874 15	
6	Pot à l'eau-de-vie	do	Tour circulaire de brique	1862	2,871 70			
7	Grands Pélerins	do	do	1862	2,904 10			
8	Kamouraska	Fleuve St. Laurent	Carrée, de bois	1862	2,113 71			
9	Ile aux Grues	do	Octogone, do	1862	10,334 42			
10	Bellechasse	do	Carrée, do	1862	1,914 76			
11	Pointe St. Laurent	do	De bois	Non fini	8,416 58			
	En amont de Montréal.							
12	Phare flottant No. 1 do 2 do 3	Lac St. Louis	Vaisseaux de fer	1860 1860 1860	26,397 93	.....	26,397 93	Le phare flottant de la Pointe St. Claire a été construit aux dépens de MM. Maillefert et Raasloff, et employé par eux dans leur exploration des rapides du St. Laurent en 1854; ils l'ont vendu au Département, le 9 septembre de la même année, avec 3 bateaux métalliques de sauvetage, 1 bac de bois, les gréages et emménagements, pour $4746.45, qui a été porté au compte de l'exploration.
13	Phare flot'nt, Pte. Claire Lumière sur pilier	Rivière des Outaouais. do	Vaisseau do De bois	1860 1860	.....	.....	.....	
14	Batture Verte	do	do	1860	4,101 88	378 16	4,480 04	
15	L'Ile au Serpent	Lac Ontario	Carrée, de pierre	1858	8,611 00	1,819 04	10,430 04	
16	Pointe Plaisante	do	Octogone, de bois	1866	2,819 42	1,524 70	4,344 12	
17	Récif de la Pointe Pelée	Lac Erié	De bois, sur caissons remplis de maçonnerie de pierre, à 19 pieds d'eau	1816	69,160 30	.....	69,160 30	

APPENDICE No. 62—*Fin.*

No.	Nom du phare.	Situation du phare.	Description de la bâtisse.	Première année de service.	Coût des tours et des bâtisses.	Coût des explorations préliminaires, frais de transport des ouvriers, du matériel, travaux du génie, appereils d'éclairage, etc.	Total des dépenses depuis l'union.	OBSERVATIONS.
18	Pointe Clark	Lac Huron	Pierre	1859	14,120 00	140,163 91	222,563 91	
19	Ile Chantry	do	do	1859	14,120 00			
20	Ile des Anses	do	do	1859	14,120 00			
21	Ile Griffith	do	do	1859	14,120 00			
22	Ile Nottawasaga	do	do	1859	14,120 00			
23	Ile Christian	do	do	1859	11,800 00			
24	Killarney (2 phares)	do	Deux de bois	Inachevés	3,500 00	188 27	3,688 27	
25	Petit Courant (2 phares)	do	do	do				
26	Ile Clapperton	do	Bois	do				
27	Ile St. Ignace	Lac Supérieur	do	do				
28	Habitations des gardiens de phares	Entre Montréal et le lac Supérieur	Généralement de bois		19,685 91		19,685 91	A la Grosse Pointe, à Lancaster, à la batture de Cales, à l'île Lindoe, à la Longue Pointe, lac Erié, à l'île Nottawasaga, etc.
	Coût total, jusqu'au 30 juin 1867				$ 568,930 69	309,693 98	878,624 67	

N. B.—Plusieurs phares qui sont en aval de Québec, non énumérés dans ce tableau, et ceux qui sont entre Montréal et Québec, ont été construits par les Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec.

J. BAINE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAOUAIS, 30 Juin 1867.

APPENDICE No. 63.

No. 1.—TABLEAU du Revenu brut de toutes sources, sur les Canaux Provinciaux, savoir : Péages perçus sur les Navires, les Marchandises, les Passagers, recettes provenant de Loyers, Emmagasinages, Hivernage, Quaiage, Dommages et Amendes, pour chaque année, de 1857 à 1867, inclusivement.

NOMS DES CANAUX.	1857.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	7,593 78	54,966 05	2,078 62	*64,638 45	4,513 00	2,317 04	71,468 49
Welland	23.677 93	208,959 28	328 63	† 232,965 84	6,017 11	620 00	229,602 95
Baie de Burlington	1,128 75	14,697 43	.....	15,826 18	.....	.....	15,826 18
Ecluse Ste. Anne	2,211 95	2,240 63	96 78	4,549 36	.....	.....	4,549 36
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	compris dans la colonne suivante.	11,172 20	compris dans la colonne précédente.	11,172 20	.....	.....	11,172 20
Ecluse de St. Ours, Canal Chambly	1,775 97	10,309 33	42 20	12,127 50	113 00	242 07	12,482 57
Totaux	36,388 38	302,344 92	2,546 23	341,279 53	10,643 11	3,179 11	355,101 75

* Non compris dans le montant ci-dessus, pour blé, farine, etc., passage libre, ayant soldé tous péages au canal Welland ..... $ 19,707 05
† do do pour fer, etc., do aux canaux du St. Laurent.. 3,826 90
Total non perçu ou passages gratuits $ 23,533 95

No. 2. APPENDICE No. 63.—*Suite.*

NOMS DES CANAUX.	1858.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, quaiage, hivernage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	7,967 78	45,582 42	1,136 51	*54,686 71	47,643 20	1,942 73	104,272 64
Welland	25,167 37	182,876 41	317 52	† 208,361 30	(a) 13,068 19	947 29	222,376 78
Baie de Burlington	1,046 00	12,744 89	.....	13,790 89	.....	.....	13,790 89
Ecluse Ste. Anne	2,283 80	2,512 85	110 76	‡ 4,907 41	.....	51 00	4,958 41
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	compris dans la colonne suivante.	9,375 85	compris dans la colonne précédente.	9,375 85	.....	.....	9,375 85
Ecluse de St. Ours, Canal Chambly	1,816 97	9,715 42	43 62	‡ 11,576 01	.....	98 37	11,674 38
Totaux	38,281 92	262,807 84	1,608 41	302,698 17	60,711 39	3,039 39	366,448 95

* Non compris dans le montant ci-dessus, pour blé, blé-d'inde, etc., passage libre, ayant soldé tous péages au canal Welland..... $9,020 64 autrement, imputable à ce canal.
† do pour fer, etc., do aux canaux du St. Laurent..... 2,945 03 do do
do do do do 63 90 do do
‡ do pour 49 tonn'x de bagages de l'artillerie, passage gratuit 7 35

Total non perçu ou passages gratuits.... $12,036 92

(a) Y compris $3,957.47 pour arrérages de loyers.

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

No. 3.—ETAT indiquant le Revenu brut sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1859.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages etamendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	7,449 41	43,230 58	1,166 94	*51,846 93	18,437 00	2,521 12	72,805 05
Welland	17,795 84	106,610 59	294 39	†124,700 82	10,545 92	4,195 82	139,442 56
Baie de Burlington	1,137 75	12,397 15	.....	13,534 90	824 05	.....	14,358 95
Ecluse de Ste. Anne	2,539 08	2,977 32	137 77	5,654 17	.....	5 00	5,659 17
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	1,536 02	8,799 84	121 17	10,457 03	.....	286 87	10,743 90
Ecluse de St. Ours, Canal Chambly	2,282 10	14,060 72	66 66	16,409 48	20 00	91 07	16,520 55
Totaux	32,740 20	188,076 20	1,786 93	222,603 33	29,826 97	7,099 88	259,530 18

* Non compris dans le montant ci-dessus, pour blé, blé-d'inde, etc., passage libre, ayant soldé tous péages au Canal Welland ou Chambly $4,326 58
† do do fer, etc., do aux canaux du St. Laurent..... 1,208 45

Total non perçu ou passages gratuits $5,535 03

No. 4.

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

NOM DES CANAUX.	1860.						
	PÉAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	9,229 53	68,164 64	1,200 10	*78,594 27	9,994 00	2,169 50	90,757 77
Welland	25,092 33	142,725 14	340 22	†168,157 69	7,086 98	2,116 10	177,360 77
Baie de Burlington	1,449 00	21,214 98	.....	‡22,663 98	.....	.....	22,663 98
Ecluse de Ste. Anne	2,902 40	3,641 28	143 34	⁑ 6,687 02	.....	.....	6,687 02
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,365 70	15,718 03	157 90	‖ 21,241 63	.....	161 74	21,403 37
Ecluse de St. Ours, Canal de Chambly	2,789 34	16,375 23	41 07	19,205 64	20 00	82 66	19,308 30
Totaux	46,828 30	267,839 30	1,882 63	316,550 23	17,100 98	4,530 00	338,181 21

* De cette somme ..... $ 65,935 68 ont été remis par un Arrêté du Conseil, daté du 28 mai 1860, pour passages gratuits.

† 90 pour cent des péages fixés par le tarif ont été remis sur les navires et les marchandises dans certains cas, par l'Arrêté du Conseil déjà cité. Cette somme s'élève à $ 16,712 33, portant le montant total des péages perçus cette année sur le canal Welland, d'après le tarif, à ..... $184,870.02.

‡ De cette somme ..... $18,118 86 ont été remis pour passages gratuits.
⁑ do ..... 6,182 59 do
‖ do ..... 20,391 17 do

Total des remises ou des passages gratuits $127,340 63

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

No. 5.—ETAT indiquant le Revenu brut sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1861.						
	PÉAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
Canaux du St. Laurent, savoir :	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	12,678 52	107,287 92	1,935 67	* 121,902 11	19,698 68	9,460 45	151,061 24
Welland	25,957 68	204,297 46	273 04	† 230,528 18	8,967 20	2,273 00	241,768 38
Baie de Burlington	1,539 00	31,260 42	.....	‡32,799 42	.....	.....	32,799 42
Ecluse de Ste. Anne	2,745 95	3,277 43	160 51	ℨ6,183 89	.....	12 00	6,195 89
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,617 04	11,962 98	71 53	‖17,651 55	50 50	46 24	17,748 29
Ecluse de St. Ours, Canal de Chambly	1,265 25	9,028 35	26 27	10,319 87	20 00	199 44	10,539 31
Totaux	49,803 44	367,114 56	2,467 02	419,385 02	28,736 38	11,991 13	460,112 53

* Le tout non perçu, d'après un Arrêté du Conseil en date du 28 mai 1860 ..... $121,902 11
† Remis d'après do do 55,326 30
‡ Le tout non perçu, d'après do do 32,799 42
ℨ Remises et passages gratuits, do do 6,183 89
‖ Non perçu, d'après do do 17,651 55

Total des remises ou des passages gratuits $233,863 27

No. 6.

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

NOM DES CANAUX.	1862.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
Canaux du St. Laurent, savoir :	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	13,427 83	123,293 41	1,468 59	* 138,189 83	12,493 55	9,807 57	160,490 95
Welland	32,823 03	250,613 76	401 29	† 283,838 08	7,363 90	593 00	291,794 98
Baie de Burlington	1,751 50	35,698 53	.....	‡37,450 03	.....	.....	37,450 03
Ecluse de Ste. Anne	3,021 63	3,743 95	173 65	ℨ6,939 23	.....	.....	6,939 23
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,815 61	11,980 62	28 50	∘17,824 73	.....	25 90	17,850 63
Ecluse de St. Ours, Canal de Chambly	1,764 26	11,270 87	25 93	13,061 06	20 00	.....	13,081 06
Totaux	58,603 86	436,601 14	2,097 96	497,302 96	19,877 45	10,426 47	527,606 88

* Le tout non perçu, d'après un Arrêté du Conseil, daté du 28 mai 1860 ..... $138,189 83
† Non perçu, d'après do do 83,411 73
‡ Le tout non perçu, d'après do do 37,450 03
ℨ do do do 6,939 23
∘ do do do 17,824 73

Total non perçu ou passages gratuits $283,815 55

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

No. 7.—ETAT indiquant le Revenu brut sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX	1863.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	9,169 85	82,427 29	2,085 99	93,683 13	11,888 90	10,833 81	116,405 84
Welland	28,312 18	197,596 77	767 37	226,676 32	8,303 37	4,665 00	239.644 69
Baie de Burlington	862 12	16,659 62	123 56	17,645 30	.....	.....	17,645 30
Ecluse de Ste. Anne	795 70	4,165 65	52 29	5,013 64	.....	.....	5,013 64
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,254 70	11,538 18	19 96	16,812 84	269 03	.....	17,081 87
Ecluse de St. Ours, Canal de Chambly	3,128 47	22,230 09	30 42	25,388 98	20 00	.....	25,408 88
Totaux	47,523 02	334,617 60	3,079 59	385,220 21	20,481 30	15,498 81	421,200 32

OBSERVATION.—Les péages abolis ou réduits, en 1860, sur les canaux du St. Laurent, Welland et de la Baie de Burlington, sur l'écluse Ste. Anne et les canaux Ottawa et Rideau, ont été réimposés cette année, (1863) par ordre en conseil du 15 avril.—Voir *Gazette du Canada*, page 1152.

No. 8.

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

NOM DES CANAUX.	1864.*						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	2,587 11	16,959 97	488 11	20,035 19	6,226 51	2,705 84	28,967 54
Welland	9,561 09	54,275 37	250 16	64,086 62	1,181 84	386 00	65,654 46
Baie de Burlington	349 74	4,493 28	25 18	4,868 20	.....	.....	4,868 20
Ecluse de Ste. Anne	198 69	879 21	11 78	1,089 68	.....	.....	1,089 68
Canaux d'Ottawa et Rideau :— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	1,660 32	3,274 55	6 64	4,941 51	45 63	80 67	5,067 81
Ecluse de St. Ours, Canal de Chambly	883 16	6,163 70	10 69	7,057 55	20 00	.....	7,077 55
Totaux	15,240 11	86,046 08	792 56	102,078 75	7,473 98	3,172 51	112,725 24

* Pour 6 mois, savoir : du 1er janvier au 1er juillet.

APPENDICE No. 63.—*Suite.*

No. 9.—Etat indiquant le Revenu Brut sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1865.						
	Peages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
Canaux du St. Laurent, savoir:	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	8,134 77	48,999 62	1,638 85	58,773 24	14,644 32	8,955 67	82,373 23
Welland	23,154 93	143,636 90	676 61	* 167,468 44	7,704 21	3,080 98	178,053 63
Baie de Burlington	937 46	11,019 07	125 52	12,082 05	.....	.....	12,082 05
Ecluse de Ste. Anne	843 46	4,329 71	54 54	5,227 71	.....	21 00	5,248 71
Can. d'Ottawa et de Rideau:— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,037 56	10,254 49	56 77	15,348 82	933 00	213 40	16,495 22
Ecluse de St. Ours, Canal Chambly	3,127 40	20,698 12	31 39	23,856 91	20 00	257 89	24,134 80
Totaux	41,235 58	238,937 91	2,583 68	282,757 17	23,101 53	12,528 94	318,387 64

* $1,723 06 ont été remboursées de ce montant.

No. 10. APPENDICE No. 63.—*Suite.*

NOM DES CANAUX.	1866.						
	Peages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
Canaux du St. Laurent, savoir:	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	8,309 50	52,599 41	2,148 46	* 63,057 37	12,612 52	6,116 31	81,786 20
Welland	21,525 34	156,302 60	811 90	† 178,639 84	8,981 05	2,904 25	190,525 14
Baie de Burlington	903 02	13,734 78	284 82	14,922 62	.....	.....	14,922 62
Ecluse de Ste. Anne	942 99	5,031 84	55 46	6,030 29	.....	.....	6,030 29
Can. d'Ottawa et de Rideau:— Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	3,847 28	9,475 52	50 68	13,373 48	103 80	119 86	13,597 24
Ecluse de St. Ours, Canal Chambly	4,269 41	24,024 43	34 77	28,328 61	20 00	177 16	28,525 77
Totaux	39,797 54	261,168 58	3,386 09	304,352 21	21,717 37	9,317 68	335,387 26

* Non compris dans le montant ci-dessus, pour blé, blé-d'inde, fleur, etc.—passage gratuit par Ordre en Conseil, ayant soldé tous péages au Canal Welland $10,162 95

† Non compris dans le montant ci-dessus, pour fer, sel—passage gratuit par Ordre en Conseil, ayant soldé tous péages sur les Canaux du St. Laurent 4,530 85

Total $14,693 80

APPENDICE No. 63.—*Fin.*

No. 11.—ETAT indiquant le Revenu Brut sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1867.						
	PEAGES PERÇUS SUR			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du Laurent, savoir : Lachine.. ..... Beauharnois ..... Cornwall..... Williamsburgh	8,841 37	58,313 66	2,417 79	69,572 82	14,931 35	7,596 51	92,100 68
Welland..	21,229 10	150,593 60	664 23	* 172,486 93	5,761 27	4,263 90	182,512 10
Baie de Burlington.....	1,073 92	17,631 60	199 02	18,904 54	.....	....	18,904 54
Ecluse de Ste. Anne.....	1,127 42	6,220 21	51 93	7,399 56	....	14 00	7,413 56
Can. d'Ottawa et de Rideau :— Carillon .... Chute à Blondeau ..... Grenville..... Rideau	4,558 40	11,568 24	63 33	16,189 97	203 09	225 82	16,618 88
Ecluse de St. Ours..... Canal Chambly.....	4,959 20	30,101 24	29 44	35,089 88	20 00	482 60	35,592 48
Totaux	41,789 41	274,428 55	3,425 74	319,643 70	20,915 71	12,582 83	353,142 24

* $1,204 16 ont été remboursées de ce montant ci-dessus.

APPENDICE No. 64.

No. 1.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé par les Canaux Provinciaux,—le Revenu brut des Péages perçus sur iceux, et de toutes autres sources, — le coût de l'entretien, de la régie, de la perception des péages, etc., et le Revenu net, pour chaque année, depuis 1857 jusqu'à 1867, inclusivement.

NOM DES CANAUX.	1857.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :										
Lachine					22,762 64	9,770 43	9,655 98	.....		
Beauharnois	690,031	593,652	1,283,683	71,468 49	9,721 46	11,049 87	822 00	.....	87,103 63	.....
Cornwall					5,045 41	8,362 67	620 75	.....		
Williamsburgh					2,390 14	5,777 28	1,125 00	.....		
Welland	1,148,434	901,072	2,049,506	239,602 95	67,324 11	41,126 12	7,660 02	2,545 18	118,655 43	120,947 52
Baie de Burlington	142,410	69.751	212,161	15,826 18	.....	.....	980 00	.....	980 00	14,846 18
Ecluse de Ste, Anne	176,956	148,845	325,801	4,549 36	157 50	820 95	644 78	.....	1,623 23	2,926 13
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon										
Chute à Blondeau										
Grenville	.....	.....	.....	11,172 20	.....	.....	.....	.....	.....	11,172 20
Rideau										
Ecluse de St. Ours	153,064	133,687	291,751	12,482 57	7,816 69	1,468 63	400 00	.....	27,672 45	.....
Canal Chambly					12,024 11	4,334 05	1,628 97	.....		
Totaux	2,315,895	1,847,007	4,162,902	355,101 75	127,242 06	82,710 00	23,537 50	2,545 18	236,034 74	149,892 03

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux du St. Laurent	$15,635 14	
Do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal de Chambly	15,189 88	
		30,825 02
Revenu net pour 1857		119,067 01

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 2.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé par les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1858.									
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A deduire.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Maintien et Réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :										
Lachine					14,059 34	8,466 68	11,407 91	.....		
Beauharnois	757,810	605,558	1,363,368	104,272 64	8,285 25	9,459 66	809 88	.....	82,680 69	21,591 95
Cornwall					12,111 85	7,258 46	625 56	.....		
Williamsburgh					3,376 32	5,694 78	1,125 00	.....		
Welland	1,148,771	855,112	2,003,883	222,376 78	61,960 40	39,007 72	6,784 37	4,578 38	112,330 87	110,045 91
Baie de Burlington	153,033	59,254	212,287	13,790 89	.....	.....	800 00	.....	800 00	12,990 89
Ecluse de Ste. Anne	182,703	154,444	337,147	4,958 41	206 00	753 05	629 19	.....	1,588 24	3,370 17
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau	310,226	224,241	534,467	9,375 85	.....	.....	.....	.....	30,717 64	.....
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					3,084 82	27,184 47	448 35	.....		
Ecluse de St. Ours	159,823	126,645	286,468	11,674 38	269 73	1,425 18	400 00	.....	16,477 84	.....
Canal de Chambly					6,723 52	6,031 28	1,628 13	.....		
Totaux	2,712,366	2,025,254	4,737,620	366,448 95	110,077 23	105,281 28	24,658 39	4,578 38	244,595 28	147,998 92

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau	$21,341 79	
do do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal Chambly	4,803 46	
		26,145 25
Revenu net pour 1858	$	121,853 67

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 3.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé par les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1859.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent savoir :										
Lachine					10,481 49	10,248 74	10,419 19	.....		
Beauharnois	765,636	631,769	1,397,405	72,805 05	2,917 28	9,831 68	795 90	141 28	70,829 46	1,975 59
Cornwall					6,113 17	8,185 29	628 31	.....		
Williamsburgh					4,026 81	5,915 32	1,125 00	.....		
Welland	856,918	709,611	1,566,529	139,442 56	37,584 47	40,898 89	8,569 98	.....	87,053 34	52,389 22
Baie de Burlington	108,068	88,521	196,589	14,358 95	322 63	.....	800 00	.....	1,122 63	13,236 32
Ecluse de Ste. Anne	203,126	88,696	291,822	5,659 71	.....	935 22	631 31	.....	1,566 53	4,092 64
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon										
Chute à Blondeau	323,221	472,505	795,726	10,743 90	9,240 30	23,032 43	50 00	.....	32,322 73	.....
Grenville										
Rideau										
Ecluse de St. Ours	198,052	176,693	374,745	16,520 55	263 95	1,292 00	400 00	.....	17,531 06	.....
Canal de Chambly					7,969, 76	5,969 10	1,636 25	.....		
Totaux	2,455,021	2,167,795	4,622,816	259,530 18	78,919 86	106,308 67	25,055 94	141 28	210,425 75	71,693 77

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux de Rideau et d'Ottawa	$21,578 83	
do do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal de Chambly	1,010 51	
		22,589 34
Revenu net pour 1859		$ 49,104 43

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 4.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1860.									
	TONNAGE.				A DEDUIRE.					
	Vaisseaux.	Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	Entretien et réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Péages remboursés ou non perçus, par Ordre en Conseil du 28 Mai, 1860.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts. Divers.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :—										
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	824,465	733,596	1,558,061	90,757 77	17,253 64 3,314 82 5,348 00 4,125 06	10,755 57 9,400 27 8,226 39 5,793 27	9,446 17 795 27 630 09 1,125 00	..... 219 61 65,935 68	142,368 84	.....
Welland	1,238,509	944,084	2,182,593	177,360 77	23,301 28	43,011 40	6,463 87	.....	72,776 55	
Baie de Burlington	124,076	140,251	264,327	22,663 98	.....	.....	800 00	18,118 86	18,918 86	104,584 22
Ecluse de Ste. Anne	232,191	204,574	436,765	6,687 02	815 87	934 58	631 56	6,182 59	8,564 60	3,745 12
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										.....
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	372,333	344,079	716,412	21,403 37	6,398 51	3,693 65	....	20,391 17	54,291 18	.....
Ecluse de St. Ours					6,593 86	17,213 99	.....			
Canal de Chambly	239,526	217,117	456,643	19,308 30	2,976 18 10,041 56	1,267 95 5,956 26	400 00 1,633 33	....	22,275 28	.....
Totaux	3,031,100	2,583,701	5,614,801	338,181 21	80,168 78	106,253 33	21,925 29	110,847 91	319,195 31	108,329 34

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux du St. Laurent	$51,611 07	
Do do de l'Ecluse de Ste. Anne	1,877 58	
Do do des Canaux d'Ottawa et de Rideau	32,887 81	
Do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal Chambly	2,966 98	
		89,343 44
Revenu net pour 1860		$ 18,985 90

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 5.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1861.									
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Péages remboursés ou non perçus, par Ordre en Conseil du 28 Mai, 1860.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :								Divers.		
Lachine					10,808 33	11,978 56	9,645 70	235 26		
Beauharnois	1,009,469	886,908	1,896,377	151,061 24	6,482 56	9,294 21	789 09	121,902 11	196,924 07	.....
Cornwall					3,524 47	8,874 71	630 69			
Williamsburgh					5,771 71	5,861 67	1,125 00			
Welland	1,327,672	1,020,483	2,348,155	241,768 38	16,931 11	36,611 28	6,610 36	55,326 30 Miscellan. 3,196 60	118,675 65	123,092 73
Baie de Burlington	294,244	178,674	472,918	32,799 42	.....	.....	400 00	32,799 42	33,199 42	.....
Ecluse de Ste. Anne	219,675	199,097	418,772	6,195 89	1,180 17	507 70	637 71	6,183 89	8,509 47	.....
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau					3,339 88	3,955 80	.....	.....		
Grenville	334,157	213,491	547,648	17,748 29	.....	.....	.....	17,651 55 Miscellaneous.	46,265 39	.....
Rideau					4,160 90	10,503 20	.....	654 06		
Ecluse de St. Ours	122,694	116,239	238,933	10,539 31	1,734 94	1,219 20	422 76	.....	17,487 42	.....
Canal de Chambly					6,351 42	6,124 82	1,634 28	.....		
Totaux	3,307,911	2,614,892	5,922,803	460,112 53	60,285 49	100,931 15	21,895 59	237,949 19	421,061 42	123,092 73

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux du St. Laurent	$45,862 83	
do do du Canal de la Baie de Burlington	400 00	
do do de l'Ecluse de Ste. Anne	2,313 58	
do do des Canaux d'Ottawa et de Rideau	28,517 10	
do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal de Chambly	6,948 11	
		84,041 62
Revenu net pour 1861		$ 39,051 11

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 6.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1862. Tonnage. Vaisseaux.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A deduire. Entretien et réparations.	Régie.	Péages perçus, etc.	Péages remboursés ou non perçus, par Ordre en Conseil du 28 Mai, 1860.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :										
Lachine					10,250 47	12,022 47	9,417 11	Divers. 720 79		
Beauharnois					6,366 96	9,470 79	783 96	32 66		
Cornwall	1,049,230	964,394	2,013,624	160,490 95	3,292 88	9,381 80	629 55	138,189 83	213,261 24	140,617 82
Williamsburgh					5,724 00	5,798 97	1,125 00	Divers. 54 00		
Welland	1,476,842	1,243,774	2,720,616	291,794 98	22,120 73	39,129 49	6,515 21	83,411 73	151,177 16	.....
Baie de Burlington	286,718	191,777	478,495	37,450 03	.....	.....	500 00	37,450 03	37,950 03	.....
Ecluse de Ste. Anne	241,729	228,096	469,825	6,939 23	1,758 29	459 98	645 61	6,939 23	9,803 11	.....
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau					3,761 72	3,663 96	.....	.....		
Grenville	373,325	337,380	710,705	17,850 63	.....	.....	.....	17,824 73	50,378 87	.....
Rideau					8,615 62	16,501 86	.....	Divers. 10 98		
Ecluse de St. Ours	154,552	148,301	302,853	13,081 06	1,203 57	1,142 12	407 10	.....	20,675 78	.....
Canal de Chambly					10,400 62	5,893 83	1,628 54	.....		
Totaux	3,113,722	3,582,396	6,696,118	527,606 88	73,494 86	103,465 27	21,652 08	284,633 98	483,246 19	140,617 82

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux du St. Laurent	$ 52,770 29	
do do du Canal de la Baie de Burlington	500 00	
do do de l'Ecluse de Ste. Anne	2,863 88	
do do des Canaux d'Ottawa et de Rideau	32,528 24	
do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal Chambly	7,593 72	
		96,256 13
Revenu net pour 1862		$ 44,360 69

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 7.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1863.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Perception des péages.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent savoir :										
Lachine					8,124 19	11,145 14	8,793 46	1,729 91		
Beauharnois	1,036,309	895,133	1,931,442	116,405 84	6,113 33	8,797 81	792 11	59 50	69,361 94	47,043 90
Cornwall					2,089 74	10,082 84	644 35	.....		
Williamsburgh					3,818 44	6,046 12	1,125 00	.....		
Welland	1,330,097	1,141,120	2,471,217	239,644 69	15,392 02	37,269 18	6,593 04	3,586 80	62,841 04	176,803 65
Baie de Burlington	240,445	162,305	402,750	17,645 30	.....	.....	405 00	.....	405 00	17,240 30
Ecluse de Ste. Anne	318,273	240,370	558,643	5,013 64	84 89	458 45	653 46	.....	1,196 80	3,816 84
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau	376,161	360,028	736,189	17,081 87	5,265 70	3,775 08	.....	.....	32,546 31	.....
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					6,239 57	16,838 73	.....	427 23		
Ecluse de St. Ours	272,628	253,319	525,947	25,408 98	2,101 87	1,058 81	404 23	58 72	19,703 78	5,705 20
Canal de Chambly					8,136 70	6,722 50	1,627 03	293 92		
Totaux	3,573,913	3,052,275	6,626,188	421,200 32	57,366 45	101,494 66	21,037 68	6,156 08	186,054 87	250,609 89
A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau										15,464 44
Revenu net pour 1863										$ 235,145 45

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 8.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1864.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Perception des péages.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :—										
Lachine					5,250 56	3,819 41	4,561 08	193 41		
Beauharnois	291,513	200,162	491,675	28,967 54	2,572 14	3,138 76	395 26	.....	28,614 76	352 78
Cornwall					1,395 23	3,168 83	315 75	.....		
Williamsburgh					1,179 64	2,062 19	562 50	.....		
Welland	446,106	322,343	768,449	65,654 46	6,564 57	16,074 94	2,996 06	.....	25,635 57	40,018 89
Baie de Burlington	99,309	59,524	158,833	4,868 20	547 96	.....	200 00	.....	747 96	4,120 24
Ecluse de Ste. Anne	79,463	47,410	126,873	1,089 68	.....	100 17	321 34	.....	421 51	668 17
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau	123,653	116,881	240,534	5,067 81	3,551 16	1,469 02	.....	282 10	17,066 44	.....
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					4,457 48	6,950 01	11 40	345 27		
Ecluse de St. Ours	76,506	66,176	142,682	7,077 55	181 13	491 86	200 00	.....	8,994 50	.....
Canal de Chambly					4,253 07	3,055 17	813 27	.....		
Totaux	1,116,550	812,496	1,929,046	112,725 24	29,952 94	40,330 36	10,376 66	820 78	81,480 74	45,160 08

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau	$11,998 63	
do do de l'Ecluse de St. Ours et du Canal Chambly	1,916 95	
		13,915 95
Revenue net pour le semestre expiré le 1er juillet 1864		$ 31,244 50

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 9.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1865.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Perception des péages.	Péages remboursés.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :										
Lachine	994,564	683,116	1,677,680	82,373 23	9,690 50	12,333 80	9,380 85	.....	71,245 51	11,127 72
Beauharnois					5,177 00	9,520 90	788 09	.....		
Cornwall					2,612 52	9,929 68	644 16	.....		
Williamsburgh					4,185 86	5,780 54	1,201 61	.....		
Welland	1,135,806	868,078	2,003,884	178,053 63	19,440 17	41,446 89	6,441 91	1,723 06	69,052 03	109,001 60
Baie de Burlington	241,818	121,976	363,794	12,082 05	.....	.....	400 00	.....	400 00	11,682 05
Ecluse de Ste. Anne	337,382	239,530	576,912	5,248 71	1,197 13	533 43	654 29	.....	2,384 85	2,863 86
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon	442,950	323,141	766,091	16,495 22	.....	.....	.....	.....	32,069 20	.....
Chute à Blondeau					.....	4,263 12	.....	.....		
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					9,916 95	17,889 13	.....	.....		
Ecluse de St. Ours	268,315	216,554	484,869	24,134 80	827 52	1,275 23	405 17	.....	17,315 49	6,819 31
Canal de Chambly					7,125 08	6,042 89	1,639 60	.....		
Totaux	3,420,835	2,452,395	5,873,230	318,387 64	60,172 73	109,015 61	21,555 68	1,723 06	192,467 08	141,494 54
A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau										15,573 98
Revenu net pour 1865										$ 125,920 56

APPENDICE No. 64.—*Suite.*

No. 10.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1866.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Régie.	Perception des péages.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir :.										
Lachine					9,123 80	11,589 65	9,795 72			
Beauharnois					5,211 69	9,456 45	787 99			
Cornwall	1,047,494	753,114	1,800,608	81,786 20	2,727 83	10,191 15	642 22	6,321 44	75,999 36	5,786 84
Williamsburgh					3,233 66	5,792 76	1,125 00			
Welland	1,077,314	980,218	2,057,532	190,525 14	22,137 70	39,029 73	6,286 10	.....	67,453 53	123,071 61
Baie de Burlington	232,774	135,936	368,710	14,922 62	283 06	.....	725 00	.....	1,008 06	13,914 56
Ecluse de Ste. Anne	377,185	282,501	659,686	6,030 29	332 29	518 67	648 71	.....	1,499 67	4,530 62
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir :										
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau										
Grenville	493,992	397,036	891,028	13,597 24	1,394 92	4,288 58	59 35	.....	33,965 61	.....
Rideau					.....	.....	.....	.....		
Ecluse de St. Ours					9,551 74	18,312 59	358 43	.....		
Canal de Chambly	363,170	320,467	683,637	28,525 77	901 26	1,232 54	402 32	.....	17,720 21	10,805 56
					6,527 13	6,865 15	1,791 81	.....		
Totaux	3,591,929	2,869,272	6,461,201	335,387 26	61,425 08	107,277 27	22,622 65	6,321 44	197,646 44	158,109 19

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau 20,368 37

Revenue net pour 1866 ..... $ 137,740 82

APPENDICE No. 64.—*Fin.*

No. 11.—ETAT indiquant le Tonnage total des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux, etc.

NOM DES CANAUX.	1867.									
	TONNAGE.		Tonnage total.	Revenu brut.	A DEDUIRE.				Total des déductions.	Revenu net.
	Vaisseaux.	Marchandises.			Entretien et Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Péages remboursés.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St. Laurent, savoir:										
Lachine	1,122,916	906,299	2,029,215	92,100 68	12,437 48	12,520 72	10,202 05	Divers. 15 46	76,282 06	15,818 62
Beauharnois					7,090 44	9,490 09	781 79			
Cornwall					3,493 96	10,234 88	644 95			
Williamsburgh					2,610 95	5,634 29	1,125 00			
Welland	993,938	933,260	1,927,198	182,512 10	26,357 65	36,650 21	6,317 23	1,204 16	70,529 25	111,982 85
Baie de Burlington	282,718	172,384	455,102	18,904 54	.....	.....	500 00	.....	500 00	18,404 54
Ecluse de Ste. Anne	450,942	343,139	794,081	7,413 56	733 38	510 71	649 23	.....	1,893 32	5,520 24
Can. d'Ottawa et de Rideau, savoir:										
Carrillon	574,614	470,242	1,044,856	16,618 88	.....	.....	.....	.....	49,209 27	
Chute à Blondeau					12,394 37	5,164 38	76 38	.....		
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					12,654 56	18,516 11	403 52	.....		
Ecluse de St. Ours	418,644	410,430	829,074	35,592 48	1,566 47	1,242 17	407 95	.....	21,347 34	14,245 14
Canal de Chambly					8,522 78	7,768 53	1,839 44	.....		
Totaux	3,843,772	3,235,754	7,079,526	353,142 24	87,862 04	107,732 09	22,947 49	1,219 62	219,761 24	165,971 39
A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des Canaux d'Ottawa et de Rideau									$32,590 39	32,590 39
Revenu net pour 1867										$ 133,381 00

OBSERVATIONS GENERALES.

Le tonnage des vaisseaux et marchandises et le revenu perçu sur les Canaux Provinciaux pour chaque année, de 1857 à 1867 inclusivement, indiqués dans les états précédents, sont pris des "*Rapports du Commerce et de la Navigation*;" et le coût de l'entretien, de la régie et de la perception des péages, etc., des "*Comptes Publics.*" Le revenu net diffère quelque peu, dans certains cas, de celui indiqué dans les comptes publics.

OCT. DIONNE.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er Juillet 1867.

APPENDICE No. 65.

ETAT indiquant le nombre de Passagers transportés sur les Canaux Provinciaux, durant les années ci-dessous mentionnées.

NOMS DES CANAUX.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864.*	1865.	1866.	1867.	Nombre total, de 1857 à 1867 inclusivement.
St. Laurent	31,962	20,962	24,850	23,896	35,359	28,214	26,673	6,924	22,663	27,264	35,148	283,915
Welland	17,232	10,599	12,332	11,130	3,091	5,087	7,769	2,518	7,263	9,387	7,173	93,581
Baie de Burlington	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,178	1,259	6,276	11,741	9,951	35,405
Ecluse de Ste. Anne	11,614	11,232	13,777	14,334	16,051	17,365	20,916	4,712	21,824	22,184	20,796	174,805
Ottawa et Rideau	.....	.....	3,618	3,185	2,861	1,018	1,288	288	1,983	1,905	2,325	18,471
Chambly, et écluse de St. Ours	2,423	2,299	4,037	2,316	1,538	1,533	1,867	634	1,937	2,114	1,747	22,445
Totaux	63,231	45,092	58,614	54,861	58,900	53,217	64,691	16,335	61,946	74,595	77,140	628,622

* Pour 6 mois, savoir : du 1er janvier au 1er juillet.—Moyenne annuelle, 57,148 passagers.

APPENDICE No. 66.

ETAT indiquant le nombre de Vaisseaux de toute espèce qui ont passé sur les Canaux Provinciaux durant les années ci-dessous mentionnées, distinguant les Vaisseaux Canadiens des Américains.

Années.	CANADIENS.														AMERICAINS.														Nombre total des vaisseaux Canadiens et Américains de toute espèce.
	Voiliers et autres Vaisseaux.							Bateaux-a-Vapeur.							Voiliers et autres Vaisseaux.							Bateaux-a-Vapeur.							
	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonn'x et au-dessous de 100.	100 tonn'x et au-dessous de 150.	150 tonn'x et au-dessous de 200.	200 tonn'x et au-dessous de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonn'x et au-dessous de 100.	100 tonn'x et au-dessous de 150.	150 tonn'x et au-dessous de 200.	200 tonn'x et au-dessous de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonn'x et au-dessous de 100.	100 tonn'x et au-dessous de 150.	150 tonn'x et au-dessous de 200.	200 tonn'x et au-dessous de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonn'x et au-dessous de 100.	100 tonn'x et au-dessous de 150.	150 tonn'x et au-dessous de 200.	200 tonn'x et au-dessous de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	
1857	195	359	197	94	51	75	971	24	34	20	14	10	7	109	68	69	33	43	54	219	486	3	4	2	3	1	16	29	1,595
1858	125	319	180	76	38	66	804	31	29	14	6	5	6	91	120	101	33	47	54	229	584	10	7	5	...	2	14	38	1,517
1859	127	264	150	50	28	44	663	29	31	10	10	6	2	88	95	118	28	38	38	216	533	5	5	4	1	1	19	35	1,319
1860	173	277	158	57	31	56	752	22	36	16	11	10	3	98	112	113	32	40	40	214	551	12	4	4	1	1	19	41	1,442
1861	133	291	218	74	33	77	826	27	41	16	16	18	2	120	83	143	52	46	58	232	614	11	5	3	2	1	21	43	1,603
1862	177	285	161	58	40	60	781	28	40	28	13	9	7	125	105	150	54	51	60	226	646	12	7	4	3	1	20	47	1,599
1863	148	270	164	59	42	87	770	34	41	18	11	10	9	123	93	134	50	51	55	248	631	24	5	1	2	2	21	55	1,579
1864	135	242	170	67	37	73	724	23	19	8	11	14	11	86	22	96	32	34	33	176	393	7	3	1	1	1	24	37	1,240
1865	152	271	159	54	46	87	769	23	19	14	12	11	12	91	56	99	35	40	33	193	456	15	6	2	3	3	31	60	1,376
1866	174	281	212	54	35	94	850	50	35	14	11	5	8	123	54	136	29	37	67	134	457	12	14	3	3	3	26	61	1,491
1867	162	299	198	61	49	104	873	66	39	17	9	11	8	150	35	128	25	34	57	138	417	9	10	2	3	1	28	53	1,493
Totaux.	1,701	3,158	1,967	704	430	823	8,783	357	364	175	124	109	75	1,204	843	1,287	403	461	549	2,225	5,768	120	70	31	22	17	239	499	16,254

Moyenne annuelle. { Vaisseaux canadiens.....908
do américains 570

Total de la moyenne annuelle..... 1,478

APPENDICE No. 67.

ETAT récapitulatif indiquant le nombre des Vaisseaux et Passagers,—le tonnage brut des Vaisseaux et Marchandises qui ont passé sur les Canaux Provinciaux,—le Revenu brut et net de toutes sources perçu sur iceux, avec les déduction spécifiées, pour chaque année, depuis 1857 jusqu'à 1867, inclusivement.

NOMBRE DE VAISSEAUX DE TOUTE ESPECE.

	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	* 1864.	1865.	1866.	1867.
Canadiens.. Voiliers	971	804	663	752	826	781	770	724	769	850	873
Canadiens.. Vapeurs.....	109	91	88	98	120	125	123	86	91	123	150
Américains.. Voiliers.....	486	584	533	551	614	646	631	393	456	457	417
Américains.. Vapeurs.....	29	38	35	41	43	47	55	37	60	61	53
Totaux.....	1,595	1,517	1,319	1,442	1,603	1,599	1,579	1,240	1,376	1,491	1,493

NOMBRE DE PASSAGERS.

	63,231	45,092	58,614	54,861	58,900	53,217	64,691	16,335	61,946	74,595	77,140

TONNAGE.

Tonnage des Vaisseaux.....	2,315,895	2,712,366	2,455,021	3,031,100	3,307,911	3,113,722	3,573,913	1,116,550	3,420,835	3,591,929	3,843,772
do Marchandises...	1,847,007	2,025,254	2,167,795	2,583,701	2,614,892	3,582,396	3,052,275	812,496	2,452,395	2,869,272	3,235,754
Totaux.....	4,162,902	4,737,620	4,622,816	5,614,801	5,922,803	6,696,118	6,626,188	1,929,046	5,872,230	6,461,201	7,079,526

REVENU BRUT.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Péages	341,279 53	302,698 17	222,603 33	† 316,550 23	† 419,385 02	† 497,302 96	385,220 21	102,078 75	282,757 17	304,352 21	319,643 70
Loyers, emmagasinage, etc.	13,822 22	63,750 78	36,926 85	21,630 98	40,727 51	30,303 92	35,980 11	10,646 49	35,630 47	31,035 05	33,498 54
Totaux $	355,101 75	366,448 95	259,530 18	338,181 21	460,112 53	527,606 88	421,200 32	* 112,725 24	318,387 64	335,387 26	353,142 24

DEDUCTIONS SUR LE REVENU.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Réparations	127,242 06	110,077 23	78,919 86	80,168 78	60,285 49	73,494 86	57,366 45	29,952 94	60,172 73	61,425 08	87,862 04
Régie	82,710 00	105,281 28	106,308 67	106,253 33	100,931 15	103,465 27	101,494 66	40,330 36	109,015 61	107,277 27	107,732 09
Perception des péages, etc.	23,537 50	24,658 39	25,055 94	21,925 29	21,895 59	21,652 08	21,037 68	10,376 66	21,555 68	22,622 65	22,947 49
Péages remboursés et divers	2,545 18	4,578 38	141 28	110,847 91	237,949 19	284,633 98	6,156 08	820 78	1,723 06	6,321 44	1,219 62
Déductions totales $	236,034 74	244,595 28	210,425 75	319,195 31	421,061 42	483,246 19	186,054 87	* 81,480 74	192,467 08	197,646 44	219,761 24

REVENU NET.

$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
119,067 01	121,853 67	49,104 43	18,935 90	39,051 11	44,360 69	235,145 45	* 31,244 50	125,920 56	137,740 82	133,381 00

* Pour six mois, savoir : du 1er janvier au 1er juillet. L'année fiscale expire le 30 juin de chaque année suivante.

† Pour les péages non perçus ou remboursés durant les années 1860-61-62, suivant l'Ordre en Conseil du 28 mai 1860—Voir Appendice No. 63 Etats Nos. 4 5, 6, pages 462 et 463.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 1er Juillet 1867.

OCT. DIONNE.

APPENDICE No. 68.

ETAT No. 1.—Indiquant le Revenu brut, les dépenses pour réparations, régie, perception des péages, etc., et le Revenu net des Glissoires Provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867.

GLISSOIRES DU SAGUENAY.

Années.	Revenu brut.	A DEDUIRE. Réparations	Régie.	Perception des péages.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net annuel.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1860...	1,505 10	.....	545 96	.....	.....	545 96	959 14	.....
1861...	.....	289 89	664 04	.....	.....	953 93	.....	953 93
1862...	3,572 29	.....	725 25	.....	.....	725 25	2,847 04	.....
1863...	1,830 88	.....	688 40	.....	.....	688 40	1,142 48	.....
1864*..	.....	.....	278 62	.....	.....	278 62	.....	278 62
1865...	.....	.....	721 45	.....	.....	721 45	.....	721 45
1866...	.....	460 15	716 36	.....	.....	1,176 51	.....	1,176 51
1867...	1,381 10	637 00	684 05	.....	.....	1,321 05	60 05	.....
	8,289 37	1,387 04	5,024 13	.....	.....	6,411 17	5,008 71	3,130 51
Déficit.....							3,130 51	
Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1867 .....$							1,878 20	

ETAT No. 2.—Indiquant le Revenu brut, les dépenses pour réparations, etc.

GLISSOIRES DU ST. MAURICE.

Années.	Revenu brut.	A DEDUIRE. Réparations	Régie.	Perception des péages.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1855...	4,285 63	379 62	7,291 20	.....	.....	7,670 82	.....	3,385 19
1856...	.....	598 82	5,865 51	.....	.....	6,464 33	.....	6,464 33
1857...	5,011 66	600 00	7,940 25	.....	.....	8,540 25	.....	3,528 59
1858...	2,394 84	600 00	7,729 36	.....	.....	8,329 36	.....	5,934 52
1859...	2,528 97	543 21	6,669 98	.....	.....	7,213 19	.....	4,684 22
1860...	2,911 73	837 91	7,322 53	.....	.....	8,160 44	.....	5,248 71
1861...	2,020 83	850 44	6,737 38	300 00	.....	7,887 82	.....	5,866 99
1862...	2,886 33	5,641 36	7,321 06	.....	.....	12,962 42	.....	10,076 09
1863...	4,491 42	1,317 18	7,082 72	.....	.....	8,399 90	.....	3,908 48
1864*..	15 64	68 59	3,762 24	.....	.....	3,830 83	.....	3,815 19
1865...	2,266 72	4,857 30	7,271 01	.....	.....	12,128 31	.....	9,861 59
1866...	7,400 79	4,705 47	7,963 70	.....	.....	12,669 17	.....	5,268 38
1867...	7,009 46	5,560 38	8,785 20	.....	.....	14,345 58	.....	7,336 12
	43,224 02	26,560 28	91,742 14	300 00	.....	118,602 42	.....	75,378 40
A déduire le revenu brut....						43,224 02		
Total du déficit jusqu'au 30 juin 1867.....$						75,378 40		

* Pour 6 mois—du 1er janvier au 30 juin 1864 ; après le 30 juin 1864, la fin de l'année fiscale est au 30 juin de chaque année suivante.

APPENDICE No. 68.—*Suite.*

Etat No. 3.—Indiquant le Revenu brut, les dépenses pour réparations, etc.

Glissoires de la Rivière des Outaouais.

Années	Revenu brut.	A deduire				Total des déductions.	Revenu net.	Déficit.
		Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Divers.			
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1845....	3,784 28	.....	640 00	.....	.....	640 00	3,144 28	.....
1846....	24,218 62	.....	2,517 23	.....	.....	2,517 23	21,701 39	.....
1847....	14,332 85	2,416 02	3,517 48	.....	.....	5,933 50	8,399 35	.....
1848....	18,647 80	11,855 85	3,069 03	.....	.....	14,924 88	3,722 92	.....
1849....	† 32,513 46	3,591 55	3,225 18	1,067 68	.....	7,884 41	24,629 05	.....
1850....	22,822 02	4,372 45	3,839 38	1,072 54	.....	9,284 37	13,537 65	.....
1851....	27,461 62	1,024 15	3,632 84	1,081 46	.....	5,738 45	21,723 17	.....
1852....	38,727 86	4,478 54	4,619 52	1,107 34	.....	10,205 40	28,522 46	.....
1853....	29,819 88	957 35	5,217 49	1,112 39	.....	7,287 23	22,532 65	.....
1854....	38,054 46	2,086 18	5,790 85	1,102 00	.....	8,979 03	29,075 43	.....
1855....	21,850 20	2,571 97	8,483 50	.....	.....	11,055 47	10,794 73	.....
1856....	30,865 67	349 10	8,179 25	1,895 88	.....	10,424 23	20,441 44	.....
1857....	31,326 22	3,298 55	10,166 88	1,000 00	.....	14,465 43	16,860 79	.....
1858....	34,530 16	3,989 53	8,653 73	1,000 00	.....	13,643 26	20,886 90	.....
1859....	33,158 08	3,851 23	9,688 35	1,000 00	.....	14,539 58	18,618 50	.....
1860....	45,760 03	4,335 85	9,467 31	1,214 83	.....	15,017 99	30,742 04	.....
1861....	42,730 89	8,481 48	10,677 19	2,200 00	.....	21,358 67	21,372 22	.....
1862....	44,288 64	4,765 55	10,895 89	1,000 00	*748 70	17,410 14	26,878 50	.....
1863....	66,371 75	2,189 69	11,381 34	1,000 00	.....	14,571 03	51,800 72	.....
1864 ‡..	4,160 54	3,783 74	5,029 64	667 00	.....	9,480 38	.....	5,319 84
1865....	57,212 63	12,663 44	7,812 92	.....	.....	19,876 36	37,336 27	.....
1866....	54,345 48	6,708 15	10,901 87	.....	.....	17,610 02	36,735 46	.....
1867....	47,239 43	9,850 70	13,121 43	.....	.....	22,972 13	24,267 30	.....
	764,222 57	97,021 07	160,528 30	17,521 12	748 70	275,819 19	493,723 22	5,319 84
					A déduire le déficit.....		5,319 84	
					Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1867.....$		488,403 38	

* Péages remboursés.....$ 742 43

Divers..... 6 27

748 70

† Dans ce montant est compris $11,143 45 d'obligations reçues pour droits des années antérieures.

‡ Pour 6 mois—du 1er janvier au 30 juin 1864; après le 30 juin 1864, la fin de l'année fiscale est au 30 juin de chaque année suivante.

APPENDICE No. 68.—*Fin.*

ETAT No. 4.—Indiquant le Revenu brut, les dépenses pour réparations, etc. GLISSOIRES DE LA RIVIÈRE TRENT.

Années.	Revenu brut.	A DEDUIRE. Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1845 ...	24 00	.....	.....	518 33	.....	518 33	.....	494 33
1846....	7,007 86	.....	2,334 60	600 00	.....	2,934 60	4,073 26	.....
1847....	4,651 60	.....	2,108 46	600 00	.....	2,708 46	1,943 14	.....
1848....	3,054 00	.....	809 08	600 00	.....	1,409 08	1,644 92	.....
1849....	4,687 25	361 51	2,658 35	600 00	.....	3,619 86	1,067 39	.....
1850....	5,283 80	1,796 65	1,592 00	600 00	.....	3,988 65	1,295 15	.....
1851....	3,735 83	1,599 06	1,197 92	607 90	.....	3,404 88	330 95	.....
1852....	5,732 45	6,225 04	1,353 85	600 00	.....	8,178 89	.....	2,446 44
1853....	4,721 20	8,728 98	1,534 00	600 00	.....	10,862 98	.....	6,141 78
1854....	5,495 40	2,764 17	1,365 17	600 00	.....	4,729 34	766 06	.....
1855....	* 20 00	.....	1,141 47	300 00	.....	1,441 47	.....	1,421 47
1856....	40 00	485 37	451 13	.....	.....	936 50	.....	896 50
1857....	40 00	598 79	320 00	.....	.....	918 79	.....	878 79
1858....	40 00	516 76	414 22	.....	.....	930 98	.....	890 98
1859....	40 00	200 00	200 00	.....	.....	400 00	.....	360 00
1860....	40 00	.....	200 00	.....	.....	200 00	.....	160 00
1861....	40 00	.....	200 00	.....	.....	200 00	.....	160 00
1862....	50 00	.....	200 00	.....	.....	200 00	.....	150 00
1863....	40 00	.....	200 00	.....	.....	200 00	.....	160 00
1864 †..	.....	.....	100 00	.....	.....	100 00	.....	100 00
1865....	40 00	594 86	200 00	.....	.....	794 86	.....	754 86
1866....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1867....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	44,783 39	23,871 19	18,580 25	6,226 23		48,677 67	11,120 87	15,015 15
Total du déficit jusqu'au 30 juin 1867.....						3,894 28		

* En 1855 les travaux de la Trent ont été transférés à une compagnie sous certaines conditions: Voir LES OBSERVATIONS GENERALES, Appendice 15, page 132.

† Pour 6 mois—du 1er janvier au 40 juin 1864, et ensuite du 30 juin chaque année suivante.

Pour l'Etat indiquant le coût de la régie, réparations, recettes brutes, et revenu net sur ees glissoires depuis qu'elles ont été transférées à la compagnie.—Voir Appendice No. 16, page 134.

APPENDICE No. 68—*Suite.*

RÉSUMÉ des états Nos. 1, 2, 3 et 4 indiquant le Revenu brut, les dépenses pour réparations, régie, perception des péages, etc., et le Revenu net des Glissoires Provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867.

Noms des Glissoires.	Revenu brut.	A DEDUIRE. Réparations	Régie.	Perception des péages.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Saguenay, 1860 à 1867.	8,289 37	1,387 04	5,024 13	.....	.....	6,411 17	1,878 20	.....
St. Maurice, 1855 à 1867.	43,224 02	26,560 28	91,742 14	300 00	.....	118,602 42	.....	75,378 40
Outaouais, 1843 à 1867.	764222 57	97,021 07	160,523 30	17,521 12	748 70	275,819 19	488,403 38	.....
Riv. Trent, 1845 à 1866.	44,783 39	23,871 19	18,580 25	6,226 23	.....	48,677 67	.....	3,894 28
Totaux.....	860,519 35	148,839 58	275,874 82	24,047 35	748 70	449,510 45	490,281 58	79,272 68
A déduire le déficit.....							79,272 68	
Total du revenu net sur les glissoires provinciales, depuis la date de leur ouverture jusqu'au 30 juin 1867.....							411,008 90	

N. B.—Les états précédents Nos. 1, 2, 3 et 4 ont été compilés des "*Comptes Publics.*"

APPENDICE No. 69.

ETAT indiquant le Revenu provenant des Travaux Publics, et les Recettes à compte d'intérêt sur les ventes d'iceux, dans la Province du Canada, entre le 1er juillet 1866 et le 30 juin 1867.

TRAVAUX.		Revenu brut.	DEDUCTIONS. Salaires et frais de perception.	Péages remboursés.	Dépenses pour la régie et réparations.	Déductions totales.	Revenu net.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
CANAUX	Welland	181,321 16	6,317 23	81 26	63,007 86	69,406 35	111,914 81
	St. Laurent	92,347 46	12,753 79	.....	63,528 27	76,282 06	16,065 40
	Baie de Burlington	18,904 54	500 00	.....	.....	500 00	18,404 54
	Chambly	35,260 10	1,839 44	.....	16,291 31	18,130 75	17,129 35
	Ottawa et Rideau	7,538 38	403 52	262 95	31,170 67	31,837 14	
	Carillon et Grenville	9,669 28	76 33	.....	17,558 75	17,635 08	
ECLUSES	Ste. Anne	7,413 46	649 23	.....	1,244 09	1,893 32	5,520 14
	St. Ours	346 72	407 95	.....	2,808 64	3,216 59	
HAVRES	Colborne	1,562 63	.....	.....	.....	.....	1,562 63
	Dalhousie	1,537 41	.....	.....	.....	.....	1,537 41
	Dover	2,303 60	.....	.....	5 29	5 29	2,298 31
	Whitby	930 00	.....	.....	.....	.....	930 00
GLISSOIRES	Ottawa	47,239 43	.....	.....	22,972 13	22,972 13	24,267 30
	St. Maurice	7,009 46	.....	.....	14,345 58	14,345 58	
	Saguenay	1,381 10	.....	.....	1,321 05	1,321 05	60 05
CHEMINS	Dundas et Waterloo	3,000 00	.....	.....	.....	.....	3,000 00
	Hamilton et Port Dover	1,792 83	.....	.....	89 30	89 30	1,703 53
	Kingston et Napanee	2,460 00	.....	.....	.....	.....	2,460 00
	Whitby et Scugog	1,110 00	.....	.....	.....	.....	1,110 00
	York et Peel	4,039 44	.....	.....	.....	.....	4,039 44
PONTS	Dunville	879 00	.....	.....	.....	.....	879 00
	Suspendu de l'Union	2,767 19	305 50	.....	.....	305 50	2,461 69
TRAVAUX DU DIST. DE NEWCASTLE	Travaux de la Rivière Trent	40 00	.....	.....	4,444 59	4,444 59	
	Travaux de Bobcaygean, Lindsay, Scugog et Buckhorn	.....	.....	.....	389 67	389 67	
PROPRIETE BONNER		239 23	.....	.....	.....	.....	239 23
	A reporter	431,092 42	23,252 99	344 21	239,177 26	262,774 40	215,582 83

APPENDICE No. 69.—*Fin.*

ETAT indiquant le Revenu provenant des Travaux Publics, et les Recettes à compte d'intérêt sur les ventes d'iceux, etc.

TRAVAUX.		Revenu brut.	DEDUCTIONS. Salaires et frais de perception.	Péages remboursés.	Dépenses pour la régie et réparations.	Déductions totales.	Revenu net.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		431,092 42	23,252 99	344 21	239,177 20	262,774 40	215,582 83
A déduire—le surplus de dépenses sur les perceptions aux—							
Canaux d'Ottawa et du Rideau	$24,298 76						
do Carillon et Grenville	7,965 80						
Ecluse St. Ours	2,869 87						
Glissoires du St. Maurice	7,336 12						
Travaux de la Rivière Trent	4,404 59						
do de Bobcaygean, Lindsay, Scugog et Buckhorn.	389 67						
		.....	.....	.....	.....	.....	47,264 81
							168,318 02
Paiement par mandats de divers comptes contre différents travaux publics. *Voir* Etat No. 12, dans les "*Comptes Publics*" de cette année		.....	.....	.....	.....	4,725 83	4,725 83
							163,592 19
MOINS—Balance non rentrée, 30 juin 1867	33,256 94						
RETRANCHEZ— do 30 juin 1866	10,331 44	22,925 50	.....	.....	.....	.....	22,925 50
		408,166 92	.....	.....	.....	267,500 23	140,666 69

WM. DICKINSON,
Sous-Inspecteur-Général.

DEPARTEMENT DU MINISTRE DES FINANCES,
Ottawa, 1er Juillet 1867.

APPENDICE No. 70.

ETAT INDIQUANT:

1° Les Dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la Construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 Février 1841) ;

2° Les Dépenses faites par le Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er Juillet 1867) ;

3° Les Dépenses faites à même d'autres Fonds que ceux de la Province.

APPENDICE No. 70.

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernment Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses.
NAVIGATION DU ST. LAURENT.							
HAUT ET BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Canal Lachine—Sous le contrôle de commissaires, avant l'Union ; depuis, sous le contrôle du bureau des travaux publics.....	A 398,404 15	B 2,149,128 70	2,547,532 85	.....	2,587,532 85	8.50	5
Sommes avancées par le gouv. impér. et dépensées avant l'Union	.....	.....	.....	40,000 00			
Canal Beauharnois	.....	C 1,611,424 11	1,611,424 11	.....	1,611,424 11	11.25	9
Canal Cornwall—Sous le contrôle de commissaires avant l'Union ; depuis, sous le contrôle du bureau des travaux publics..	D 1,448,538 37	E 467,301 70	1,933,152 69	.....	1,933,152 69	11.50	7
Sous les commissaires, pour réglem. de réclam. pour terres, etc.	.....	17,312 62					
Canaux de Williamsburgh—Ou de la Pointe Farran, du Rapide Plat, des Iroquois, de la Jonction et des Galops.....	.....	F 1,320,655 54	1,320,655 54	.....	1,320,655 54	12.38	6
Dépenses générales sur les canaux du St. Laurent, (Lachine, Beauharnois, Cornwall et Williamsburgh) non spécifiées.....	.....	G 116,821 31	116,821 31	.....	116,821 31	.....	.....
Canal Welland ;—Fonds possédé d'abord par des particuliers, puis racheté par le gouvernement en vertu de l'acte de 1839 ..... $ 471,200 00	H 1,846,942 52	5,682,643 98	7,529,586 50	40,000 00	7,569,586 50	43.63	27
Premier fonds possédé par la province du H.-C.. 430,000 00		J Sur d'anciens ouvrages, 616,666 61				Canal principal, 27.20	27
Prêts faits par la province du Haut-Canada et convertis en fonds en 1837..... 408,000 00							
Nouveau fonds, appartenant à la prov. du H.-C., sur lequel il fut avancé et dépensé jusq. la fin de 1837 264,576 00						Canal d'alimentation de la Grande Rivière, 21.00	2
Fonds possédé par la province du Bas-Canada... 100,000 00	I 1,851,427 77	K Sur de nouveaux ouvrages et	7,416,019 83	.....	7,638,239 83		
$1,673,776 00							

Dépenses additionnelles, avant l'Union, d'après l'appendice No. 29, page 336, par le département des finances 177,651 77 $1,851,427 77		l'agrandissement du canal, 4,947,925 45				Embran Port 1.75	chement de Maitland, 1
Somme avancée par le gouvernement impérial et dépensée avant l'Union	.....	.....	.....	222,220 00			
CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON—Sous les commissaires avant l'Union et depuis, sous le Département des Travaux Publics	L 124,356 08	M 291,044 49	N432,684 40	.....	432,684 40	0.50	None.
Dépenses additionnelles par le département des finances.....	.....	17,283 83					
BATTURES du LAC STE. CLAIRE—Creusement d'un chenal.....	.....	O 19,984 45	19,984 45	P 50,500 00	70,484 45	1.00	do
LAC ST. PIERRE—Creusement d'un chenal.....	.....	Q 1,164,235 08	1,164,235 08	.....	1,164,235 08	11.50	do
RAPIDES de LACHINE, du COTEAU et des CEDRES—Améliorations.	R 48,405 83	.....	48,405 83	.....	48,405 83	.....	
Total, Navigation du St. Laurent (S).....$	3,871,132 20	12,739,783 89	16,610,916 09	312,720 00	16,923,636 09	106.58	57

RECAPITULATION.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Total pour le Bas-Canada.							
CANAUX de LACHINE et de BEAUHARNOIS, LAC ST. PIERRE, RAPIDES de LACHINE, du COTEAU et des CEDRES—Y compris $64,000 de dépenses générales.....	446,809 98	4,988,787 89	5,435,597 87	40,000 00	5,475,597 87	31.25	14
Total pour le Haut-Canada.							
CANAUX de CORNWALL, de WILLIAMSBURGH et de WELLAND, BATTURES du LAC STE. CLAIRE—Y compris $52,821 31 de dépenses générales.....	3,424,322 22	7,750,996 00	11,175,318 22	272,720 00	11,448,038 22	75.33	43
Total, comme ci-dessus.....$	3,871,132 20	12,739,783 89	16,610,916 09	312,720 00	16,923,636 09	106.58	57

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S,—voir "Navigation du St. Laurent," à la fin de cet Appendice.

L'historique et la description de ces ouvrages se trouvent dans le rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans les appendices qui lui sont annexés: No. 3, pages 12 à 29;—No. 4, pages 49 à 53;—No. 5, pages 54 à 56;—No. 6, pages 57 à 59.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses.
NAVIGATION ENTRE MONTREAL ET KINGSTON PAR L'OUTAOUAIS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HAUT ET BAS-CANADA.							
Ecluse Ste. Anne	A 19,860 02	B 114,596 49	134,456 51	.....	134,456 51	0.13	1
Canal Carillon	.....	.....	.....	.....	.....	2.13	3
Canal de la Chute a Blondeau — Construit par le gouvernement impérial	.....	.....	.....	C	.....		
Canal de la Chute a Blondeau — Amélioré par le département des travaux publics	.....	D 63,053 64	63,053 64	.....	63,053 64	0.13	1
Canal Grenville	.....	.....	.....	.....	.....	5.75	7
Canal Rideau — Construit par le gouvernem't impérial	.....	.....	.....	E 3,911,701 47	4,064,764 07	126.25	47
Canal Rideau — Amélioré par le département des travaux publics	.....	F 153,062 60	153,062 60	.....			
Riviere Tay — Embranchement de la rivière Rideau. Prêt du gouvernement à la compagnie depuis 1833	G* 5,630 35	2,133 70	H 7,764 05	I 10,000 00	17,764 05	.....	5
Total, Navigation entre Montréal et Kingston par l'Outaouais..$	25,490 37	332,846 43	358,336 80	3,921,701 47	4,280,038 27	134.39	64
RECAPITULATION.							
Navigation entre Montreal et Kingston par l'Outaouais.							
Total pour le Bas-Canada.							
Ecluse de Ste. Anne, Canaux de Carillon, Chute a Blondeau et Grenville	19,860 02	177,650 13	197,510 15	.....	197,510 15	8.14	12
Total pour le Haut-Canada.							
Canal Rideau et Riviere Tay	5,630 35	155,196 30	160,826 65	3,921,701 47	4,082,528 12	126.25	52
Total, comme ci-dessus.....$	25,490 37	332,846 43	358,336 80	3,921,701 47	4,280,038 27	134.39	64

NAVIGATION ENTRE MONTREAL ET LE LAC HURON PAR L'OUTAOUAIS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
CANAL DES CHATS (inachevé), Bas-Canada	.....	J 482,950 81	482,950 81	.....	482,950 81	2.83	6

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, F G*, H, I, J,—voir "Navigation entre Montréal et Kingston par l'Outaouais"—aussi "Navigation entre Montréal et le Lac Huron par l'Outaouais," à la fin de cet Appendice.

L'historique et la description de ces ouvrages se trouvent dans le rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans les appendices qui lui sont annexés: No. 3, pages 34 à 39; No. 7, pages 60 à 69.

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN. BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS	.....	A 121,537 65	121,537 65	.....	121,537 65	0.13	1
CANAL CHAMBLY—Sous le contrôle des commissaires, pour les ouvrages du canal—non compris les intérêts sur les emprunts...	B 322,441 58	C 158,375 48	634,711 76	.....	634,711 76	12.00	9
Sous le contrôle du département des travaux publics, pour les ouvrages du canal—non compris les intérêts sur les emprunts...	.....	D 69,758 01					
Sous le contrôle du département des travaux publics, pour réclamations contre les premiers commissaires	.....	E 1,830 40					
Par l'entremise de l'inspecteur-général, pour réclamations des entrepreneurs contre les premiers commissaires	.....	F 53,657 97					
Paiements additionnels par l'inspecteur-général	.....	28,648 32					
Total, Navigation du Richelieu et du lac Champlain, Bas-Canada..	$ G 322,441 58	H 433,807 83	756,249 41	.....	756,249 41	12.13	10

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H,—voir "Navigation du Richelieu et du Lac Champlain," à la fin de cet Appendice.

L'historique et la description de ces ouvrages se trouvent dans le rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans l'Appendice No. 3, pages 29 à 34.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Depenses faites a meme les Fonds du Gouvernment Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.				
NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT.							
HAUT-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Ecluse et barrage à l'Ile Myers, à environ 1 mille au-dessus de l'emb. de la Trent, commencés et abandonnés avant l'Union..	A 3,454 90	.....	3,454 90	.....	3,454 90	.....	.....
Ecluse, canal et barrage aux rapides de Chisholm.....	B 45,674 43	30,661 10	76,335 53	.....	76,335 53	0.58	1
do do rapides de Crooks (Hastings).....	.....	D 45,523 77	45,523 77	.....	45,523 77	0.14	1
do do rapides de de Whitlas (près de Peterborough)	.....	E 25,100 95	25,100 95	.....	25,100 95	0.17	1
do do rapides de Bobcaygean.....	.....	F 32,357 56	32,357 56	.....	32,357 56	0.28	1
do do rapides de Scugog (autrefois Moulins de Purdy, auj. ville de Lindsay)...	.....	G 26,895 95	26,895 95	.....	26,895 95	0.04	1
Enlèvement d'obstacles à la navigation sur la rivière Scugog.....	.....	H 15,469 27	15,469 27	.....	15,469 27	.....	.....
Dépenses générales	C 43,320 00	40,913 38	84,233 38	.....	84,233 38	.....	.....
Total, Navigation de la Rivière Trent, Haut-Canada.....$	J * 92,449 33	I 216,921 98	309,371 31	.....	309,371 31	1.21	5

(K.) NAVIGATION DE LA GRANDE RIVIERE. HAUT-CANADA. Un emprunt.....	2,000 00	1,302 23	3,302 23	194,559 20	197,861 43	5.25	8
(L.) CANAL DESJARDINS. HAUT-CANADA. Toutes les dépenses furent faites avant l'Union, sauf $52,263.93, montant des intérêts accumulés depuis l'Union ; la part du gouvernement est un prêt.....	68,000 00	52,263 93	120,263 93	30,684 00	150,947 93	3.85	None.

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J,* K, L, voir "Navigation de la Rivière Trent"—"Navigation de la Grande Rivière"—et "Canal Desjardins" à la fin de cet Appendice.

L'historique et la description de ces ouvrages se trouvent dans le rapport du Commissaire des Travaux Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans les Appendices qui lui sont annexés : No. 14, pages 119 à 125. No. 15, pages 126 à 133. No. 17, pages 156 à 161.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on à pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.			
OUVRAGES SUR LES RIVIERES NAVIGABLES	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
BAS-CANADA.						
Rapides du Richelieu — entre Québec et Montréal.	.....	13,713 00	13,713 00	.....	13,713 00	Piliers d'essai construits entre les années 1856-58, dans le but d'aider à la formation d'un pont de glace en amont de ces rapides et par là empêcher les glaces de s'échouer et de s'accumuler sur les battures situées en aval, et prévenir ainsi les inondations qui en résultent sur les terres basses des deux rives du St. Laurent ; ces travaux n'ayant pas produit le résultat qu'on en attendait, ils ont été abandonnés.
Riviere du Nord—Tributaire de l'Outaouais, sur sa rive nord.	.....	681 61	681 61	.....	681 61	Cette dépense fut faite par le gouvernment en 1861, pour pratiquer dans une petite batture rocheuse, placée à peu près à un mille en aval du village de St. André, un chenal d'une largeur de 50 pieds et d'une profondeur de 5 pieds, de manière à permettre aux bateaux tirant 4½ pieds d'eau de remonter de la rivière des Outaouais jusqu'au village, distance de 3½ milles.
Total pour le Bas-Canada.....	.....	14,394 61	14,394 61	.....	14,394 61	
HAUT-CANADA.						
Les Detroits—Entre le lac Simcoe et le lac Couchiching.	.....	10,138 30	10,138 30	.....	10,138 30	Chenal creusé à la profondeur de 6 pieds en 1857-58.
Riviere Thames	.....	3,821 42	3,821 42	.....	3,821 42	Bois noyé, etc., retiré du fond de la rivière en 1857.
Total pour le Haut-Canada...	.....	13,959 72	13,959 72	.....	13,959 72	
Total pour les ouvrages sur les riv. navig. du B. et du H.-Canada, à l'exc. de ceux mention. ci-dessus.	.....	28,354 33	28,354 33	.....	28,354 33	

HAVRES ET JETEES. BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Havre d Amherst	.....	400 00	400 00	.....	400 00	Ce havre est situé à environ 140 milles au Sud-Est de Percé. Depuis le 1er janvier 1865, il est sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec. Les seules dépenses du Département dans ce havre ont été occasionnées par l'enlèvement et la réinstallation des bouées en 1859, 1860 et 1861.
Havre et Baie de Gaspe	.....	787 11	787 11	.....	787 11	Les bouées de la baie et du havre ont été maintenues par le Département des Travaux Publics depuis 1858 jusqu'à 1865, Un ordre du conseil du 8 août 1864 les plaça sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec. Ce havre est à 429 milles au-dessous de Québec,
Jetees-debarcaderes en aval de Quebec.	.....	.....	.....	.....	.....	Les jetées-débarcadères, au-dessous de Québec, à Rimouski, Rivière du Loup, Malbaie, Eboulemens, L'Islet et Berthier, s'étendent depuis la terre ferme jusqu'à une profondeur d'eau variant de 8½ à 18 pieds aux plus basses marées et de 25 à 35 pieds lors des plus grandes eaux, Ils sont construits en solide charpente en coffrage, remplie de pierres et recouverte en madriers, La plupart de ces jetées sont pourvues de rampes pour faciliter le chargement et le déchargement des navires à toutes heures de la marée.
Jetee a Rimouski	.....	106,944 80	106,944 80	.....	106,944 80	Elle est construite sur la rive Sud du St. Laurent à 180 milles en aval de Québec et elle a 2150 pieds de long; à sa tête, on trouve 8½ pieds d'eau à l'époque des plus basses marées. Elle a été terminée en 1855.
Jetee a la Riviere du Loup	.....	170,129 35	170,129 35	.....	170,129 35	Elle est située sur la rive Sud du St. Laurent, à 108 milles au-dessous de Québec. Sa longueur est de 1,667 pds. et dans les eaux basses, on trouve à sa tête 16 pieds d'eau. Elle fut achevée en '55.
Jetee a Port aux Quilles	.....	103 45	103 45	.....	103 45	Sur la rive Nord du St. Laurent, à 114 milles au-dessous de Québec.
Jetee a la Riviere Ouelle	.....	225,229 87	225,229 87	.....	225,229 87	Elle est construite sur la rive Sud du St. Laurent, à 75 milles au-dessous de Québec, sur la Pointe aux Orignaux. Sa longueur est de 1,200 pieds et, à l'époque des plus basses marées, on trouve 15 pieds d'eau, à sa tête. Elle fut terminée en 1856.
Jetee a la Malbaie	.....	53,487 20	53,487 20	.....	53,487 20	Elle est située sur la rive Nord du St. Laurent, à 81 milles en aval de Québec; sa longueur est de 475 pieds, et à sa tête on trouve 18 pieds d'eau, dans le temps des plus basses marées. Elle fut achevée en 1854.
Jetee aux Eboulements	.....	65,531 52	65,531 52	.....	65,531 52	Elle est construite sur la rive Nord du St. Laurent, à 63 milles en aval de Québec. Elle s'avance à 920 pieds dans le fleuve et sa tête baigne dans 9½ pieds d'eau dans les plus basses marées. Elle fut terminée en 1853.
A reporter	.....	622,613 30	622,613 30	.....	622,613 30	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Depenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.			
HAVRES ET JETÉES.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
BAS-CANADA.—*Suite.*						
Report	.....	622,613 30	622,613 30	.....	622,613 30	
Jetee a l'Ile aux Grues	.....	Voir le phare.	.....	.....	Voir le phare.	Cette jetée fut construite dans le but d'y ériger un phare. Elle fut achevée en 1862, mais en 1865-6, ses dimensions furent augmentées. Elle avait d'abord 45 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur ; la partie prolongée a 71½ pieds en longueur, 82 pieds en largeur et une hauteur de 15½ pieds.
Jetee a L'Islet	.....	113,343 27	113,343 27	.....	113,343 27	Cette jetée est située sur la rive Sud du St. Laurent, à 46¾ milles au-dessous de Québec, sa longueur est de 1,200 pieds, et dans les plus basses eaux il y a 8½ pieds d'eau à sa tête. Elle fut achevée en 1855.
Grosse Ile, Station de la Quarantaine	.....	17,280 28	17,280 28	.....	17,280 28	Elle est à 33 milles en aval de Québec. Les ouvrages consistent en deux débarcadères ; un pour les personnes en santé, l'autre pour les malades. Le premier s'avance à 345 pieds dans le fleuve, à la tête de l'île, et il a 48 pieds de large. Il fut achevé en 1848. Le second a 128 pieds de long et 28 pieds de large. Il fut terminé en 1866. Il est situé au pied de l'île.
Jetee a Berthier	.....	37,724 14	37,724 14	.....	37,724 14	Elle est construite sur la rive Sud du St. Laurent, à 24¼ milles au-dessous de Québec, dans le village de Berthier. Il avance à 587 pieds dans le fleuve, et dans les plus basses marées on trouve une profondeur d'eau de 15 pieds. Elle a été achevée en 1853.
Jetee à la Pointe St. Laurent	.....	Voir le phare.	.....	.....	Voir le phare.	La construction de cette jetée se rattache à celle du phare ; elle a 133 pieds de long et 36 de large.
Havre de Quebec	.....	.....	.....	.....	.....	Sous le contrôle de commissaires spéciaux.

HAVRE DE MONTREAL	*357,700 00	163,400 00	521,100 00	43,538 67	564,638 67	Ce havre est sous le contrôle de commissaires spéciaux. Les dépenses qui figurent ici représentent les déboursés suivants: (Voir l'appendice N, du rapport des Travaux Publics de 1848.) Payé en *débentures* émises en vertu de la 8 Vic., c. 76 ..... £119,275 0 0 Payé en vertu de la 10 et 11 Vic., c. 56 aut. une émission de dében.. 1,200 0 0 Payé sur les sommes avancées en différents temps par le gouvernement par mandat ..... 20,684 13 4 Total ..... £141,159 13 4 $564,638 67 La dette totale du gouvernement en rapport avec ce havre, telle que l'établissent les Comptes Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, s'élève à $481,426 67.
PILIERS D'AMARRAGE DANS LES RAPIDES DU ST. LAURENT.	.....	8,859 00	8,859 00	.....	8,859 00	Ils sont au nombre de trois; le premier est à la tête du rapide de Lachine, le second au pied des Cascades, et le troisième à environ trois milles au dessus du village des Cèdres. Ils ont 70 pieds de long et 20 pieds de large, et furent construits en 1856 pour la sûreté et la commodité des bateaux de la malle et autres qui seraient surpris par la nuit ou les brumes dans les rapides entre le lac St. François et le lac St. Louis.
JETEE DE ST. ANICET	.....	1,920 00	1,920 00	.....	1,920 00	Cette jetée fut complétée en 1862; elle est située sur la rive Sud du lac St. François. Sa longueur est de 300 pieds, et elle a de 18 à 24 pieds de large.
Total, Havres et Jetées du B. C..$	357,700 00	965,139 99	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	
HAUT CANADA.						
JETEE DE L'ORIGNAL	.....	2,000 00	2,000 00	.....	2,000 00	Située sur la rive Sud de l'Outaouais, à environ 6½ milles au-dessus de Grenville. Elle fut commencée sous des commissaires locaux, avant l'Union. Plus tard, en 1857–8, elle fut augmentée de 800 pieds. Sa longueur totale est de 1354 pieds; depuis l'Union, l'ouvrage a été fait par la municipalité locale, avec une aide de $2,000 du gouvernement.
HAVRE DE PICTON	.....	8,424 00	8,424 00	.....	8,424 00	Sur la rive Sud de la baie de Quinté, lac Ontario, à 36 milles au-dessus de Kingston. Les principaux travaux exécutés par le Département consistent dans le creusement d'un chenal, large de 140 pieds avec 9 pieds d'eau à l'étiage, entre les quais du fond de la baie et l'eau profonde, à l'entrée du havre. Ils furent commencés en 1857, et achevés en 1862.
A reporter	.....	10,424 00	10,424 00	.....	10,424 00	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on à pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.			
HAVRES ET JETEES. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
HAUT CANADA.—*Suite.*						
Report..	.....	10,424 00	10,424 00	....	10,424 00	
HAVRE DE NAPANEE.....	.....	1,078 00	1,078 00	....	1,078 00	Sur la rive Nord de la baie de Quinté, à environ 5 milles dans la rivière Napanee. Les ouvrages exécutés par le Département consistent dans le creusement d'un chenal de ½ mille de long, à la profondeur de 9 pieds. Commencés en 1861, ces ouvrages furent achevés la même année.
HAVRE DE PRESQU'ILE.....	.....	626 00	626 00	.....	626 00	Sur la rive Nord du lac Ontario, à 78 milles environ au-dessus de Kingston. Les ouvrages exécutés par le Département consistent dans l'installation de bouées pour indiquer l'entrée du havre. Les bouées furent pour la première fois mises en place en 1857.
HAVRE DE COBOURG..	* 20,010 72	41,999 98	62,010 70	.....	62,010 70	Sur la rive Nord du lac Ontario, à 96 milles environ en amont de Kingston. On a construit ici deux jetées, dont la longueur collective est de 2,047 pieds. Elles embrassent une surface d'eau de 12 acres et laissent entre elles une ouverture de 190 pieds à l'entrée du havre. La profondeur de l'eau, au milieu du bassin, est de 7 à 8 pieds. Les travaux furent commencés par une compagnie organisée par un acte du Parlement en 1829; le gouvernement en prit possession en 1842, et les vendit au conseil de ville de Cobourg, en 1850, pour la somme de $16,000. Avant l'Union les dépenses ont été faites sur *débentures*. (Voir la note * dans la recapitulation générale). Une avance de fonds de £10,499 18 11 ($41,999 98) a été accordée depuis l'Union à titre de prêt perpétuel, portant intérêt à 6 par cent. (Voir l'appendice N, pages 53 à 56, du Rapport des Travaux Publics pour 1848).

Port Hope, à l'embouchure du ruisseau de Smith.	* 11,883 13	46,797 13	58,680 26	.....	58,680 26	Sur la rive Nord du lac Ontario, à 102 milles au-dessus de Kingston. On a construit des jetées parallèles d'une longueur collective de 1080 pieds. Le havre dont la superficie est d'environ 2¾ acres ne peut admettre de navires tirant plus que 9 pieds d'eau. Le gouvernement n'a pas le contrôle de ce havre. Les travaux furent commencés par une compagnie organisée en vertu d'un acte du parlement en date du 20 mars 1829. Le premier prêt du gouvernement fut de $8,000, avancées à la compagnie en 1832 et portant intérêt à 5¾ pour cent. (Voir la note * de la récapitulation générale et l'Appendice N du Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 76 et 77.) En vertu de l'acte 16 Vic., ch. 140, du 23 mai 1853, le gouvernement transféra ce havre à des commissaires auxquels il accorda une somme de $46,797 13. Le 30 juin 1864, l'acte 28 Vic. c. 86 autorisa les directeurs du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton à faire l'acquisition de ce havre.
Whitby, autrefois havre de Windsor à la Grande Baie.	.....	178,703 37	178,703 37	.....	178,703 37	Sur la rive Nord du lac Ontario, à 135 milles environ de Kingston. Les ouvrages consistent en un brise-lames de 3042 pieds de long, avec deux jetées parallèles espacées de 250 pieds à l'entrée du havre. Les travaux furent commencés en 1843 et achevés en 1846. La superficie de ce havre est de 108 acres et la profondeur moyenne de l'eau y est de 3 à 5 pieds; les parties draguées entre 1847 et 1850 ont de 10 à 12 pieds de profondeur. Le havre fut vendu le 21 mars 1864, à la présente "compagnie du havre de Port Whitby," pour la somme de $35,150.
Havre de Toronto, Jetée de la Reine.	* 20,800 00	2,165 12	22,965 12	.....	22,965 12	Avant 1850, le Département avait le contrôle de la jetée de la Reine construite par des commissaires locaux entre 1833 et 1837; cet ouvrage passa sous le contrôle des commissaires du havre de Toronto en 1850. Cette jetée a une longueur de 1091 pieds; à sa tête, elle baigne dans 9 à 12 pieds d'eau. Les dépenses antérieures à l'Union comprenaient les frais d'enlèvement d'une grosse roche et furent faites sur *débentures*. (Voir la note * dans la récapitulation générale, et l'Appendice N, pages 76 et 77, du Rapport des Travaux Publics de 1848.
Havre d'Oakville, à l'embouchure du ruisseau de 16 milles.	* 14,361 08	.....	14,361 08	.....	14,361 08	Sur la rive Nord du lac Ontario, à 19 milles au-dessus de Toronto et 177 milles au-dessus de Kingston. Les ouvrages consistent en deux jetées, espacées de 125 pieds et ayant une longueur collective de 1562 pieds. Ils furent construits par M. W. Chisholm, en vertu de l'acte Geo. IV, ch. 19, en mars 1828. Le gouvernement n'a pas le contrôle de ce havre. Dans le rapport du 27 juillet, auquel on a déjà fait allusion, les dépenses sur *débentures* faites avant l'Union sont portées à £3,590 5 5 ($14,361 08), dont $10,000 portaient intérêt à 6 pour cent; cette somme avait été prêtée à M. Chisholm. (Voir la note * dans la récapitulation générale, et l'Appendice N du Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 76 et 77.)
A reporter.....	67,054 93	281,793 60	348,848 53	.....	348,848 53	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.			
HAVRES ET JETEES.—*Suite.*						
HAUT-CANADA.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Report.....	67,054 93	281,793 60	348,848 53	....	348,848 53	
PORT DALHOUSIE—à l'embouchure du ruisseau de 12 milles et au terminus inférieur du Canal Welland.	....	.....	.....	....	Compris avec le Canal Welland.	Sur la rive Sud, à la tête du lac Ontario. Les ouvrages consistent en deux jetées parallèles espacées de 200 pieds et d'une longueur collective de 4,980 pieds. Ce havre, qui forme l'entrée inférieure du Canal Welland, est assez profond pour admettre des navires tirant dix pieds d'eau.
PORT COLBORNE—dans la Baie Gravelly, au terminus supérieur du Canal Welland.	....	.....	.....	....	do	Sur la rive Nord du lac Erié. Les ouvrages consistent en deux jetées, dont la plus longue, celle de l'Ouest, a 2,364 pieds. Ce havre, placé au terminus supérieur du Canal Welland, donne une profondeur de 10 pieds d'eau, dans un chenal de 90 pieds de large qui passe entre les deux jetées.
PORT MAITLAND—à l'embouchure de la Grande Rivière.	.....	.....	.....	.....	do	Sur la rive Nord du lac Erié. Les ouvrages consistent en deux lignes de jetées qui s'étendent à 1,500 pieds dans le lac. Le chenal entre les jetées a 180 pieds de large et 10 pieds de profondeur d'eau. Ces ouvrages forment l'entrée de l'embranchement Broad Creek du Canal Welland.
PORT DOVER—à l'embouchure du ruisseau Patterson.	.....	44,391 61	44,391 61	8,500 00	52,891 61	Sur la rive Nord du lac Erié, à 40 milles au-dessus de Port Colborne. Les ouvrages consistent en deux jetées parallèles, espacées de 75 pieds et d'une longueur collective de 2,040 pieds ; le chenal entre les deux jetées donne 10 pieds d'eau à l'étiage. En 1837, une compagnie incorporée en vertu de l'acte Guil. IV, chap. 14, construisit 660 pieds de jetée, au prix de $8,500. Le 29

Port Burwell	12,000 00	546 00	12,546 00	.....	12,546 00	juillet 1843, la compagnie transféra les ouvrages au gouvernement qui les vendit pour $30,400 à la compagnie du havre de Port Dover, le 15 oct. 1850 ; plus tard, en 1863, il en reprit possession. Il est situé sur la rive Nord du lac Erié, à 90 milles au-dessus de Port Colborne. Les ouvrages consistent en une double ligne de jetées espacées de 173 pieds, et dont la longueur collective est de 772 pieds. Ils furent construits par une compagnie incorporée par l'acte 2 Guil. IV, chap. 15, du 28 janvier 1832, à laquelle l'acte 7 Guil., chap. 37, du 4 mars 1837, accordait un prêt de £3,000 ($12,000) à prélever sur le crédit des *débentures* du gouvernement à 6 pour cent. Le havre fut abandonné au gouvernement le 19 oct. 1840 ; ce transfert fut annulé par l'acte 23 Vic., chap. 103, du 19 mai 1860. La seule dépense du Département des Travaux Publics, en rapport avec ce havre, fut $546 en 1842, pour les frais de l'arpentage.
Port Bruce—à l'embouchure du ruisseau Cat Fish	.....	6,267 47	6,267 47	.....	6,267 47	Ce havre est situé sur la rive Nord du lac Erié et fut construit par la "Compagnie du Havre de Port Bruce." Les ouvrages consistent en deux jetées qui s'avancent dans le lac, dont l'une a 700 et l'autre 750 pieds ; elles sont à une distance de 115 pieds l'une de l'autre. En 1857-58, le gouvernement accorda à la compagnie une aide de $6,000.
Port Stanley—à l'embouchure du ruisseau Kettle	* 30,000 00	230,531 88	260,531 88	.....	260,531 88	Sur la rive Nord du lac Erié, à 110 milles au-dessus de Port Colborne. Les ouvrages consistent en deux jetées espacées de 92 pieds, dont la longueur collective est 3,627 pieds ; ils furent commencés par des commissaires du gouvernement nommés en vertu de l'acte 8 Geo. IV, chap. 18, du 17 février 1827. A l'époque de l'Union ils furent placés sous le contrôle du Bureau des Travaux. Les dépenses par *débentures*, jusqu'à cette date, s'élevèrent à $30,000, dont $22,000 portèrent intérêt à 6 pour cent. Voir l'App. N, pages 76, 77, et la note * du tableau synoptique. Le 1er sept. 1859, les ouvrages furent transférés par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer de London et Port Stanley.
Havre de Rondeau	.....	74,737 70	74,737 70	.....	74,737 70	A la Pointe aux Pins, sur la rive Nord du lac Erié, à 140 milles en amont de Port Colborne. Les ouvrages consistent en un brise-lame entourant un bassin de 6,000 acres, ayant une profondeur de 10 à 11 pieds d'eau. Ils furent commencés en 1844 et suspendus en 1848, lorsqu'ils étaient presque achevés. Le 1er juillet 1851, le havre fut vendu à la compagnie du havre de Rondeau pour $8,004 ; le 4 août 1856, le gouvernement reprit possession du havre et le plaça sous le contrôle du percepteur des douanes à Rondeau.
A reporter	109,054 93	638,268 26	747,323 19	8,500 00	755,823 19	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.			
HAVRES ET JETÉES.— *Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
HAUT-CANADA.—*Suite.*						
Report	109,054 93	638,268 26	747,323 19	8,500 00	755,823 19	
PENETANGORE OU KINCARDINE	.....	19,044 00	19,044 00	.....	19,044 00	Sur la rive Est du lac Huron, à 106 milles au-dessus de Port Sarnia, au pied du lac. Les ouvrages consistent en deux lignes parallèles de jetées, espacées de 100 pieds et dont la longueur totale est de 830 pieds. Elles furent commencées en 1856 par le gouvernement. En 1865, $4,500, payables après l'achèvement des travaux, furent accordées à la municipalité du canton de Kincardine, pour l'aider à améliorer ce havre ; le 30 juin 1867, les travaux étaient en voie de progrès.
INVERHURON	.....	15,125 00	15,125 00	.....	15,125 00	Sur la rive Est du lac Huron, à 114½ milles au-dessus de Port Sarnia. Le gouvernement construisit, en 1856–57, une jetée de 150 pieds de long.
PORT ELGIN	.....	4,000 00	4,000 00	.....	4,000 00	Sur la rive Est du lac Huron, à 128 milles au-dessus de Sarnia. Une comp. incorp. construisit en 1857–58, avec l'aide d'un octroi de $4,000 du gouvernement, une jetée longue de 380 pieds et s'avançant dans le lac jusqu'à une profondeur de 13 pieds.
SAUGEEN OU SOUTHAMPTON	.....	10,236 39	10,236 39	.....	10,236 39	A l'embouchure de la rivière Saugeen, sur la rive Est du lac Huron, à 133 milles au-dessus de Sarnia. Les ouvrages consistent en un brise-lames de 400 pieds construit par le gouvernement en 1858. Une somme de $3,500 fut accordée à la municipalité, pour l'aider à continuer les améliorations de ce havre ; cette somme devait être payée aussitôt que les travaux seraient assez avancés.

Ile Chantry	.....	31,910 95	31,910 95	.....	31,910 95	A un mille environ au large de Southampton. Le gouvernement a construit en 1856, au bout Nord-Est de l'île, un brise-lames de 650 pieds de long, avec 18 pieds d'eau à sa tête ; en 1865, cet ouvrage fut exhaussé.
Owen Sound	.....	13,000 00	13,000 00	.....	13,000 00	Les travaux consistent dans l'amélioration du chenal de la rivière Sydenham, depuis son embouchure jusqu'à la ville d'Owen Sound, et dans la création d'un bassin assez large pour permettre aux navires de virer dans le port. Ces travaux furent exécutés par la municipalité d'Owen Sound. En 1856 et 1866, le gouvernement accorda divers octrois pour aider la municipalité à accomplir ces améliorations.
Meaford	.....	6,000 00	6,000 00	.....	6,000 00	A environ 20 milles à l'Ouest de Collingwood. En 1856 et 1857, la municipalité locale, avec l'aide d'un octroi du gouvernement, construisit ici une jetée longue de 500 pieds, baignée dans 14 pieds d'eau.
Total pour les havres et les jetées du Haut-Canada.....$	109,054 93	737,584 60	846,639 53	8,500 00	855,139 53	
Total pour les havres et les jetées du Bas-Canada, rapporté.....$	357,700 00	965,139 99	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	
Total pour les havres et les jetées du Haut et du Bas-Canada.....$	466,754 93	1,702,724 59	2,169,479 52	52,038 67	2,221,518 19	

N. B.—Les sommes marquées * sont tirées d'un rapport à l'Assemblée Législative en date du 27 juillet 1847, montrant les dépenses faites avant l'Union sur *débentures*, et formant partie de la dette des Canadas-Unis. Voir la note * dans la récapitulation générale.

Les sommes dépensées depuis l'Union sont données d'après les livres du Département des Travaux Publics ; ces livres contiennent pour chacune des jetées-débarcadères en aval de Québec, des chiffres moindres que ceux donnés ici—mais ces ouvrages ont absorbé une dépense générale que l'on a distribué sur chacune d'elles dans l'état ci-dessus.

L'histoire et la description des havres et jetées, énumérés plus haut, se trouvent dans le Rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

No. de la référence.	OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernment Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Description de la bâtisse.	Première année de service.
		Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.				
	PHARES, SIGNAUX, BOUÉES, Etc.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	BAS-CANADA.							
A.	Dépenses générales faites par les Maisons de la Trinité, avant l'Union, sur les phares, les signaux, les bouées, etc	295,866 48	.....	295,866 48	.....	295,866 48	.....	1797 à 1841.
B.	Dépenses sur les phares et un phare flottant avant l'Union	84,300 78	.....	84,300 78	.....	84,300 78	.....	1829 à 1836.
1	Belle-Ile (Détroit de Belle-Ile)	.....	86,830 00	86,830 00	.....	86,830 00	Tour circul. lambrissée et peinturée en blanc.	1858.
2	Pointe Amour	.....	86,626 67	86,626 67	.....	86,626 67	do	1858.
3	Cap Rosier	.....	75,986 70	75,986 70	.....	75,986 70	Tour circul. en pierre, revêtue de brique blanche	1858.
4	Anticosti (3 phares)	.....	72,802 00	72,802 00	.....	72,802 00	Conique, en pierre grise	1831, 1835, 1858.
5	Pointe aux Peres	.....	1,453 61	1,453 61	.....	1,453 61	Octogone, en bois, blanc	1859.
6	Pot a l'eau de vie	.....	2,871 70	2,871 70	.....	2,871 70	Circul., en brique, peinturée gris.	1862.
7	Les Grands Pelerins	.....	2,904 10	2,904 10	.....	2,904 10	do	1862.
8	Grande Ile de Kamouraska	.....	2,113 71	2,113 71	.....	2,113 71	Carrée, en bois	

9	Ile aux Grues	.....	10,334 42	10,334 42	.....	10,334 42	En bois, octogone	
10	Ile de Bellechasse	.....	1,914 76	1,914 76	.....	1,914 76	En bois, carrée...	
11	Pointe St. Laurent (inachevé)	.....	8,416 58	8,416 58	.....	8,416 58	.....	
12	Phares de Riviere, Port de Montréal	.....	3,878 67	3,878 67	.....	3,878 67	.....	1843.
13	Lachine	.....	1,000 00	1,000 00	.....	1,000 00	Carrée, en bois, blanc	1849.
14	Phares Flottants, Nos. 1, 2 et 3, lac St. Louis	.....	26,397 93	26,397 93	.....	26,397 93	Circulaire, en fer, rouge	1850.
15	Pointe Claire, phare flottant	.....	4,400 00	4,400 00	.....	4,400 00	En fer	1860.
16	Pointe Claire, phare sur jetée	.....	4,101 88	4,101 88	.....	4,101 88	En bois	1860.
17	Batture Verte							
18	Pointe Knight	.....	1,000 00	1,000 00	.....	1,000 00	En bois, rouge	1848.
19	Grosse Pointe	.....	1,000 00	1,000 00	.....	1,000 00	do do	1846.
	Dépenses générales—Relevés et études pour phares, Bas St. Laurent, aux Nos. 1, 2, 3, 4, etc.	.....	15,601 59					
	Dépenses générales pour les appareils des feux Nos. 1, 2, 3, 4, etc., Bas St. Laurent	.....	54,602 16	C150,461 93	.....	150,461 93		
	Dépenses générales pour navires employés au transport de manœuvres, matériaux, etc., pour les Nos. 1, 2, 3, 4	.....	80,258 18					
	Dépenses générales pour relèvement, services des ingénieurs, appareils des feux, etc., Nos. 6, 7, 8, 9, 10	.....	15,157 97	D 15,157 97	.....	15,157 97		
	Dépenses générales des feux, Nos. 16 et 17	.....	378 16	E 378 16	.....	378 16		
	Dépenses totales, Bas-Canada..... $	380,167 26	560,030 79	940,198 05	.....	940,198 05		

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, et les Nos. 1 à 19—voir "Phares, signaux et bouées" à la fin de cet Appendice.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

	OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Description de la bâtisse.	Première année de service.
	PHARES, SIGNAUX ET BOUÉES, ETC.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	HAUT-CANADA.							
	Dépenses générales, avant l'Union, sur phares, balises et bouées, etc.	F 98,550 51	.....	98,550 51	.....	98,550 51	.....	1826 à 1841.
20	JETEE DE LANCASTER	.....	788 07	788 07	.....	788 07	Carrée, en bois...	1844.
21	ILE AUX SERPENT	.....	8,611 00	8,611 00	.....	8,611 00	En pierre, carrée..	1858.
22	POINTE PLAISANTE	.....	2,819 42	2,819 42	.....	2,819 42	Octogone, en bois.	1866.
23	PRESQU'ILE	.....	1,200 00	1,200 00	.....	1,200 00	Octog., en pierre.	1840.
24	ILE AUX GOELANDS	.....	2,286 72	2,286 72	.....	Jusqu'. 31 déc., 1849. 2,286 72	do do	1840.
25	ILE MOHAWK	.....	5,000 00	5,000 00	.....	5,000 00	Ronde, en pierre..	1848.
26	PORT MAITLAND	.....	800 00	800 00	.....	800 00	Carrée, en bois, blanc	1848.
27	LONGUE POINTE	.....	9,094 45	9,094 45	.....	9,094 45	Octogone, en bois.	1843.
28	RECIF DE LA POINTE PELEE	.....	69,160 30	69,160 30	.....	69,160 30	.....	1861.
29	GODERICH	.....	1,969 40	1,969 40	.....	1,969 30	Tour carrée.....	1846.
30	POINTE CLARK	.....	14,120 00	14,120 00	.....	14,120 00	[de pierre. En pierre, couleur	1859.

31	Ile Chantry	.....	14,120 00	14,120 00	.....	14,120 00	do	1859.
32	Ile aux Anses	.....	14,120 00	14,120 00	.....	14,120 00	do	1859.
33	Ile Griffith	.....	14,120 00	14,120 00	.....	14,120 00	do	1859.
34	Ile Nottawasaga	.....	14,120 00	14,120 00	.....	14,120 00	do	1859.
35	Ile Christian	.....	11,800 00	11,800 00	.....	11,800 00	do	1859.
36	Killarney (2 phares)	.....					Bois, blanche	1867.
37	Petit Courant (2 phares)	.....	3,500 00	3,500 00	.....	3,500 00	do	1867.
38	Ile Clapperton						do	1867.
39	Ile St. Ignace						do	1867.
	Dépenses générales pour—relevés, navires pour le transport des manœuvres et des matériaux,—appareils des feux,—ingénieurs,—au compte des phares suivants:							
	No. 21	.....	1,819 04	1,819 04	.....	1,819 04		
	No. 22	.....	1,524 70	1,524 70	.....	1,524 70		
	Nos. 30 à 35, (inclusivement)	.....	140,163 91	140,163 91	.....	140,163 91		
	Nos. 36 à 39, do	.....	188 27	188 27	.....	188 27		
	Dép. générales—résidences des gard. de phares	.....	G 19,685 91	19,685 91	.....	19,685 91		
	Dépenses générales sur les phares, les signaux et les bouées, non mentionnés dans cet Etat	.....	H 91,738 44	91,738 44	.....	91,738 44		
	Dépenses totales sur les phares, signaux et bouées.—Haut-Canada $	98,550 51	442,749 63	541,300 14	.....	541,300 14		
	do Bas-Canada, (rapporté)	380,167 26	560,030 79	940,198 05	.....	940,198 05		
	Total pour le Bas et Haut-Canada (J) $	478,717 77	I. 1,002,780 42	1,481,498 19	.....	1,481,498 19		

N.B.—Pour les références F, G, H, I, J, et Nos. 20 à 39, voir "Phares, signaux et bouées" à la fin de cet Appendice.

Un Etat montrant les noms, positions, particularités, dimensions, etc., des phares, signaux et bouées du Canada, construits, en voie de construction ou sous le contrôle du Département des Travaux Publics et des Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec, et de ceux laissés aux soins de particuliers ou de compagnies—se trouve dans l'Appendice No. 10, pages 73 à 97.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Nombre.	Dimensions en pieds. Longueur.	Dimensions en pieds. Largeur.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial. Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial. Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.
GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.								
(*Pour faciliter la descente du bois.*)				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
BAS-CANADA.								
RIVIERE SAGUENAY, (longueur, environ 138 milles), à 105 milles de son embouchure dans le St. Laurent—								
Glissoire pour billots ou pièces détachées	1	5,840	5					
Barrages inclinés	7	919	.....					
Barrage à coffrage	1	40	.....	A	44,872 79	44,872 79	.....	B 44,872 79
Piliers conducteurs	2	.....	.....					
Estacades	1	1,344	$1\frac{2}{12}$					
Magasin	1	24	24					
RIVIERE ST. MAURICE, (longueur, environ 300 milles) ; à son embouchure et sur son cours principal, aux chutes de Shawenegan, de la Grand-Mère, des Petites Piles, de La Tuque et au remous de Plamondon, à 106 milles au-dessus de son embouchure dans le St. Laurent.								
Glissoires pour billots ou pièces détachées	2	1,000	.....					
Barrages et jetées latérales	.....	3,316	.....					
Piliers d'amarrage	73	25	25					
Piliers d'ancrage	64	15	15	C.	263,875 95	269,043 03	D	E 269,043 03
Estacades	.....	43,181	3					
Résidences des gardiens	3	.....	.....					
Magasins	6	.....	.....					

RIVIERE VERMILLON, 116 milles au-dessus de son embouc. dans le St. Maurice : Tributaire venant du N.-O., long d'environ 90 milles ; les ouvrages commencent à environ 1 mille de l'embouchure et remontent jusq. delà de la chute des Iroquois, 6 milles au-dessus de l'emb. de la Vermillon—								
Glissoire pour billets, à la Chute aux Iroquois, reposant sur 17 piliers.....	1	550	.....					
Barrages et jetées latérales, à la Chute aux Iroquois, y compris 391 à l'embouchure de la rivière.....	.....	682	.....	.....	2,471 56			
Piliers d'amarrage, à la Chute aux Iroquois	2	25	25					
Piliers d'ancrage, do	1	15	15					
Estacades, do	.....	2,677	2					
Résidence du gardien.....	1	.....	.....					
Magasin.....	1	.....	.....					
Cette glissoire et autres ouvrages construits à la Chute aux Iroquois, depuis 1858, par MM. Broster, Gouin, Quinn et autres, furent achetés par le gouvernement en mai 1866, pour la somme de.....	.....	.....	.....	.....	2,695 52			

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E,—voir "Glissoires de la rivière Saguenay" et "Glissoires de la Rivière du St. Maurice," à la fin de cet Appendice.

L'historique et la description des glissoires, etc., du Saguenay et du St. Maurice, se trouvent dans le Rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans les Appendices qui lui sont annexés : Nos. 11, 12, pages 98 à 105, et No. 17, pages 136 à 138.

BAS ET HAUT-CANADA.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
RIVIERE DES OUTAOUAIS, (longueur, environ 700 milles) ; sur l'artère principale, à Carillon, Hull ou la Chaudière du Nord ; à la cité d'Outaouais ou Chaudière du Sud, à la Petite Chaudière, au Remous, au rapide des Chats, à la tête des Chats, aux Chenaux, au Portage du Fort, à la Montagne, au Calumet et aux rapides des Deux Joachims—		*						
Canaux (1 au rapide des Chats, 1700 pieds,—1 au Calumet, 300 pieds).....	2	2,000	.....	*				
Glissoires pour radeaux.....	14	3,834	26					
Barrages.....	20	8,655	.....					
Piliers.....	52	.....	.....					
Estacades.....	.....	29,855	.....					
Déversoirs	.....	345	.....					
Résidence de gardiens de glissoires.....	3	.....	.....					
Magasins	3	.....	.....					
Le coût des ouvrages est comme suit ;—								
A Carillon.....Barrages à coffrage, (ci-dessus inclus).....	.....	.....	.....	.....	28,458 13	28,458 13		
A Hull ou Chaudière du Nord..2 glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., ci-dessus inclus.....	.....	.....	.....	.....	5,270 00	45,270 00	A †	
do do ....Ancienne glissoire construite par P. Wright en 1829, achetée le 6 octobre 1849.....	.....	.....	.....	.....	40,000 00			
A Ottawa ou Chaudière du Sud.4 glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., ci-dessus inclus.....	.....	.....	.....	.....	58,839 36	58,839 36	B †	
A la Petite Chaudière..... 1 glissoire, barrage, pilier, estacade, etc., ci-dessus inclus.....	.....	.....	.....	.....	17,816 93	17,816 93		
A reporter.....	.....	.....	.....	.....	150,384 42	150,384 42		

N.B.—Pour les références *, A, B, †, voir "Glissoires de la rivière des Outaouais," à la fin de cet Appendice.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Nombre.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Dépenses faites a même les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.
GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.—*Suite.*								
BAS ET HAUT-CANADA.—*Suite.*				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
RIVIERE DES OUTAOUAIS, ETC.—*Suite.*								
Report	.....	.....	.....	.....	150,384 42	150,384 42		
Le coût des ouvrages est comme suit :—								
Au Remous .....Estacade et piliers, ci-dessus inclus	.....	.....	.....	.....	4,767 76	4,767 76		290,904 11
Au rapide des Chats.....1 glissoire, canal, barrage, etc., ci-dessus inclus.	.....	.....	.....	.....	23,355 04	23,355 04	C †	
A la tête des Chats.....Piliers, ci-dessus inclus	.....	.....	.....	.....	935 67	935 67		
Aux Chenaux .....Piliers et estacade, ci-dessus inclus	.....	.....	.....	.....	4,488 71	4,488 71		
Au Portage du Fort .....1 glissoire, piliers et estacades, ci-dessus inclus..	.....	.....	.....	.....	8,467 77	10,167 77		
do do .....Ancienne glissoire construite en 1838-39, reconstruite en 1841, et achetée le 16 avril 1845.	.....	.....	.....	.....	1,700 00		D †	
A la Montagne.....1 glissoire et estacade, etc., ci-dessus incluses..	.....	.....	.....	.....	21,866 67	21,866 67		
Au Calumet..... 1 glissoire, canal, piliers, estacades, etc., ci-dessus inclus	.....	.....	.....	.....	43,805 17	49,805 17		
do .....Ancienne glissoire construite par D. Moore, avant 1843, dans le chenal du Rocher Fendu, renduo inutile par la construction d'un nouvel ouvrage dans le chenal du Sud,—indemnité payée le 15 oct. 1861	.....	.....	.....	.....	6,000 00		E †	
Aux Deux Joachims..... ...2 glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., ci-dessus inclus	.....	.....	.....	.....	25,132 90	25,132 90		
Total, sur l'artère principale de l'Outaouais.....$	.....	.....	.....	.....	290,904 11	290,904 11		

TRIBUTAIRES DE L'OUTAOUAIS.								
RIVIERE GATINEAU, 96 milles au-dessus de l'embouc. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Nord, long d'environ 400 milles—								
Canaux (ancien canal, 2191 pieds. Nouveau canal, 880 pieds)	2	3,071	.....	.....	31,967 83	31,967 83		
Estacades	.....	4,138	.....					
Piliers	10	.....	.....					
Pont	1	52	.....					
Maison du gardien de la glissoire	1	.....	.....					
RIVIERE MADAWASKA, 136 milles au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Sud, long d'environ 240 milles—								
Glissoire pour radeaux	1	180	26					
Glissoires pour pièces détachées	5	1,570	6					
Barrages	30	4,080	.....	.....	76,727 37	76,727 37	F †	
Piliers	43	.....	.....					
Estacades	.....	18,179	.....					
Maison du gardien de glissoires	1	.....	.....					
Atelier	1	.....	.....					
RIVIERE COULONGE, 184 milles au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Nord, long d'environ 160 milles—								
Glissoire pour pièces détachées	1	2,956	6		24,690 60			
Barrage	1	173	.....	.....		29,032 78	G †	
Maison du gardien de la glissoire	1	31	32					
Anciens ouvrages nécessaires au fonctionnement de la glissoire neuve achetée de particuliers, sous sentence arbitrale du 20 février 1867	.....	.....	.....	.....	4,342 18			224,163 99
RIVIERE NOIRE, 193 milles au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Nord, long d'environ 128 milles—								
Glissoire pour pièces détachées	1	873	.....					
Pilier de dérivation	1	346	18					
Barrage incliné	1	135	.....					
Etacade d'une seule pièce	.....	1,139	.....	.....	10,000 00	10,000 00	H †	
Ces ouvrages furent construits par feu D. Moore, il y a environ 30 ans, et renouvelés à diverses reprises; en 1867, le gouvernement les acheta de M. Poupore, M. P. P., à un prix fixé par arbitres et s'élevant à $12,500, somme sur laquelle il fut payé $10,000	.....	.....	.....					
RIVIERE PETEWAWA, 218 milles au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Sud, long d'environ 138 milles—								
SUR L'ARTERE PRINCIPALE DE LA RIVIERE—								
Glissoires pour pièces détachées	4	2,963	6		28,859 07			
Barrages	8	2,077	.....	.....				

N. B.—Pour les références * A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, †—voir "Glissoires de l'Outaouais" à la fin de cet Appendice.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Nombre.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Dépenses faites a meme les fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on à pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.
GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.—*Suite.*								
BAS ET HAUT-CANADA.—*Suite.*				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
TRIBUTAIRE DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIERE PETEWAWA—*Suite.*								
SUR L'ARTERE PRINCIPALE DE LA RIVIERE—								
Estacades	8	8,469	6					
Piliers	7	.....	.....					
SUR LA BRANCHE NORD—								
Glissoires pour pièces détachées	2	480	6					
Barrages	20	1,131	.....	.....	32,274 94	67,634 01	.....	
Estacades	3	2,671	.....					
Piliers	23	.....	.....					
SUR LA BRANCHE SUD—								
Glissoires pour pièces détachées	8	2,134	6	.....	6,500 00			
Barrages	6	388	.....					
RIVIERE DU MOINE, 256 milles au-dessus de l'emb. de l'Outaouais à Ste. Anne—								
Tributaire venant du Nord, long d'environ 120 milles—								
Glissoires pour pièces détachées	1	300	5					
Barrages	13	1,324	.....	.....	8,802 00	8,802 00	I †	
Estacades	2	800	.....					
Piliers	6	.....	.....					
				.....	515,068 10	515,068 10	.....	515,068 00

Dépense jusqu'au 31 mars 1846, pour l'achat de terrains et la reconstruction d'une partie des glissoires construites en 1843-44, au Calumet, à la Montagne, aux Joachims et sur la rivière Madawaska, lesquelles avaient été soit placées à un niveau trop élevé, soit emportées par la crue des eaux par suite de leur construction défectueuse. (Voir le Rapport des Travaux Publics pour 1845, Cédule B)	61,590 75
Dépenses générales sur tous les ouvrages, y compris les travaux d'arpentage, de génie, etc	142,588 28
Dépenses totales du gouvernement sur les glissoires, barrages, piliers, estacade etc., sur l'Outaouais et ses tributaires (J)	$ 719,247 13

RECAPITULATION.

GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES DE L'OUTAOUAIS.

Dans le Bas-Canada—								
Tous les ouvrages, excepté ceux de la Chaudière Sud et des rivières Madawaska et Petewawa					311,867 36	311,867 36		311,867 36
Dépenses pour terrains, etc					37,000 00	37,000 00		37,000 00
Dépenses générales					86,000 00	86,000 00		86,000 00
Total pour le Bas-Canada					434,867 36	434,867 36		434,867 36
Dans le Haut-Canada—								
Les ouvrages de la Chaudière Sud et des rivières Madawaska et Petewawa					203,200 74	203,200 74		203,200 74
Dépenses pour terrains etc					24,590 75	24,590 75		24,590 75
Dépenses générales					56,588 28	56,588 28		56,588 28
Total pour le Haut-Canada					284,379 77	284,379 77		284,379 76
Total, comme ci-dessus					719,247 13	719,247 13		719,247 13

N. B.—Pour les références * A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, †—voir " Glissoires, etc., sur l'Outaouais " à la fin de cet Appendice.
L'historique et la description des glissoires, etc., de la rivière des Outaouais, se trouvent dans le Rapport du Commissaire des Travaux Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans l'Appendice No. 13, pages 106 à 118, et No. 17, pages 138 à 156.

HAUT-CANADA.								
Riviere Trent.								
Trenton, à l'embouchure de la Trent— Estacades et piliers				A	3,121 45			
Rapides de la Veuve Harris, 9 milles au-dessus de l'embouchure de la Trent— Barrages en cailloux	2	1,265	Base. 10	B	6,588 65			
Rapides Chisholm, 15½ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent— Barrage à fermes	1	715	32	C	Dép. gén.			
Glissoire pour radeaux	1	100	50					
A reporter					9,710 10			

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Nombre.	Dimensions en pieds. Longueur.	Dimensions en pieds. Largeur.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial. Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial. Dépenses faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.
GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.—*Suite.*								
HAUT-CANADA.—*Suite.*				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
RIVIERE TRENT.—*Suite.*								
Report	.....	.....	.....	.....	9,710 10			
PERCY LANDING, 28½ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—								
Piliers et estacades emportés par la crue de eaux ou autrement	.....	.....	.....	Aucune.	Dans les dép. générales.			
ILE MYER—								
Barrage	1	167	.....	Aucune.	Dans les dép. générales.			
CHUTES DE RANNEY, 33½ miles au-dessus de l'embouchure de la Trent—								
Glissoires pour radeaux	2	1,492	33	Aucune.	47,107 55			
Canal entre les deux glissoires	1	610	.....					
Barrage à fermes	1	414	33					
Estacades conductrices de 3 pièces de large	.....	1,352	3½					
CAMPBELLFORD OU SEYMOUR, 34¾ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—								
Estacades conductrices	.....	1,100	3½	Aucune.	Dans les dép. générales.			
ILE FIDDLER, 36 miles au-dessus de l'embouchure de la Trent—								
Barrages en coffrage	2	400	14	Aucune.	883 05			
Barrage du major Campbell	.....	.....	.....	.....	1,583 12			
CHUTES DU MILIEU, 37½ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—								
Glissoires pour radeaux	2	515	33	Aucune.	20,911 08			
Barrages à fermes etc	4	830	8 to 25					

ENTREE DE LA BAIE DU CORBEAU, 38 milles au-dessus de l'emb. de la Trent—									
Estacades d'une seule pièce	.....	2,600	$1\frac{2}{12}$	Aucune.	Dans les dép. générales.				
CHUTES DE HEELY, $42\frac{1}{2}$ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—									
Glissoires pour radeaux	2	1,073	33	D	38,985 67				
Estacades de dérivation (6 pièces de section)	1	713	.....						
Barrage à fermes	1	488	33						
Maison de bois pour le gardien de la glissoire	1	.....	.....						
RAPIDES DE CROOKS, $54\frac{1}{2}$ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—									
Glissoires pour radeaux	1	79	$33\frac{1}{2}$	E	Dans les dép. générales.				
Barrage à fermes	1	253	27						
Maison de pierre pour le gardien de la glissoire et de l'écluse	1	32	24						
RAPIDES DE WHITLAS, 93 milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—									
Barrage à fermes	2	$483\frac{1}{2}$	27	F					
PETIT LAC, près Peterborough, 94 milles au-dessus de l'emb. de la Trent—									
Piliers	3	.....	.....	Aucune.	Dans les dép. générales.				
Estacades (une pièce)	1	3,960	.....						
RAPIDES DE BUCKHORN, 125 milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—									
Glissoire pour radeaux	1	65	33	G	10,515 55	.....	†		
Estacades conductrices	2	900	$1\frac{1}{4}$ to $3\frac{1}{2}$						
Barrage en pierre	1	173	8						
do à fermes	1	387	25						
RAPIDES DE BOBCAYGEAN, $140\frac{3}{4}$ milles au-dessus de l'emb. de la Trent—									
Glissoire pour radeaux	1	30	33	H	12,686 15				
Barrage à fermes	1	468	25						
do en coffrage	1	794	15						
RAPIDES DE SCUGOG, dans la ville de Lindsay, $161\frac{1}{4}$ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent—									
Glissoire pour radeaux, dans l'ancienne écluse	1	65	33	I	Dans les dép. générales.				
Barrage à la tête de la glissoire	1	280	30						
Dépenses avant l'Union sous les Commissaires de la navigation de la rivière Trent, à A, B, C	.....	.....	.....	J* 41,822 67					
Dépenses avant l'Union sous les Commissaires de la navigation intérieure du district de Newcastle, à D, E, F, G, H, I	.....	.....	.....	K* 43,320 00					
Dépenses générales sur tous les ouvrages depuis l'Union	.....	.....	.....	L	85,964 78				
Total des dépenses du gouvernement pour la construction des glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., de la rivière Trent $	.....	.....	.....	M 85,142 67	N228,347 05	313,489 72	.....	313,489 72	

N. B.—Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J*, K*, L, M, N,—voir "Glissoires, etc., de la rivière Trent" à la fin de cet Appendice.
L'historique et la description de tous les ouvrages de la rivière Trent se trouvent dans le Rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, et dans les Appendices qui lui sont annexés: No. 14, pages 119 à 125; No. 15, pages 126 à 133, et No. 17, pages 156 à 161.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Nombre.	Dimensions en pieds. Longueur.	Dimensions en pieds. Largeur.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.
RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.								
SUR LES GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dans le Bas-Canada, Rivière Saguenay	.....	.....	.....	.....	44,872 79	44,872 79	.....	44,872 79
do St. Maurice	.....	.....	.....	.....	269,043 03	269,043 03	.....	269,043 03
do des Outaouais	.....	.....	.....	.....	434,867 36	434,867 36	.....	434,867 36
Total pour le Bas-Canada ..... $	.....	.....	.....	.....	748,783 18	748,783 18	.....	748,783 18
Dans le Haut-Canada, Rivière des Outaouais	.....	.....	.....	.....	284,379 77	284,379 77	.....	284,379 77
do Trent	.....	.....	.....	85,142 67	228,347 05	313,489 72	.....	313,489 72
Total pour le Haut-Canada ..... $	.....	.....	.....	85,142 67	512,726 82	597,869 49	.....	597,869 49
Total pour les Glissoires, Barrages, Piliers et Estacades.—Bas et Haut-Canada ..$	.....	.....	.....	85,142 67	1,261,510 00	1,346,652 67	.....	1,346,652 67

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération 1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de chemin complété en milles.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement jusqu'au 30 juin 1867.			
CHEMINS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
BAS-CANADA.						
Communications et améliorations à l'intérieur depuis 1799 jusq. 10 fév. 1841.	A 712,048 03	.....	712,048 03	.....	712,048 03	On n'a pu l'établir.
Chemin Kennebec.....	B 4,800 00	.....	6,800 00	.....	6,800 00	Inclue ci-dessous en G.
Dépenses autres que celles du Département des Travaux Publics.....	.....	C 2,000 00				
Dépenses du Département des Travaux Publics depuis l'Union, $13,022.13, inclus ci-dessous en F.						
Chemin Kempt, les dépenses avant l'Union datent de 1829 à 1832 ; depuis l'Union, elles ontété faites par le Département des Travaux Publics	D 29,064 00	Non dans l'App. No. 19. E 516 20	29,580 20	.....	29,580 20	97.75
Dépenses depuis l'Union sur les grandes routes, etc., du Bas-Canada, telles qu'énumérées dans l'Appendice No. 19, pages 170 à 174.....	.....	F 1,015,462 78	1,015,462 78	.....	1,015,462 78	1089.91
	745,912 03	1,017,978 98	1,763,891 01	.....	1,763,891 01	G 1187.66
A déduire le coût des ponts suivants inclus dans le coût des chemins depuis l'Union, dans l'Appendice No. 19 :—						
Ponts sur les chemins de Gaspé et de Kempt.....$17,818 21						
do le chemin Métapédiac, do 39,867 60						
do do Temiscouata, do 22,580 66						
Pont sur la Rivière Beaudet, do 1,062 28						
do Rivière Malbaie, do 200 00						
Total à déduire pour ponts (voir Ponts, App. No. 20, p. 184 à 191.. $81,528 75	.....	H 81,528 75	81,528 75	.....	81,528 75	
Total, pour les grandes routes, etc., du Bas-Canada, à l'exclusion des Ponts mentionnés ci-dessus et classés plus loin dans la liste des "Ponts :—à l'exclusion aussi des " Chemins à barrières et chemins de colonisation."...	745,912 03	936,450 23	1,682,362 26	.....	1,682,362 26	1187.66

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de chemin complété en milles.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement, jusqu'au 30 juin 1867.			
CHEMINS A BARRIERES.						
BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
I—Chemins à barrières de Québec, rive Nord	J* 135,400 00	.....	135,400 00	K 509,490 00	644,890 00	110.29
L—Chemins à barrières de Québec, rive Sud	.....	.....	.....	M 155,978 00	155,978 00	33.00
N—Chemin à barrières de Longueuil et Chambly	O* 60,000 00	P 20,588 55	94,138 45	40,348 23	134,486 68	16.00
Traversier de Longueuil à Montréal	.....	Q 13,549 90				
R—Chemins à barrière de Montréal	S* 188,000 00	.....	188,000 00	T 230,359 20	418,359 20	55.24
U— Total pour les Chemins à barrières du Bas-Canada $	383,400 00	34,138 45	417,538 45	936,175 43	1,353,713 88	214.53
V— CHEMINS DE COLONISATION.						
BAS-CANADA.						
Nom de la Division. — *Nom du Comté.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
GASPE — Gaspé	.....	18,964 39	154,734 09	.....	154,734 09	
Bonaventure	.....	22,508 00				
Rimouski	.....	20,622 79				
Temiscouata	.....	15,989 00				
Kamouraska	.....	26,374 41				
L'Islet	.....	15,900 00				
Montmagny	.....	17,658 10				
Bellechasse	.....	16,717 40				
CANTONS DE L'EST — Dorchester	.....	19,098 58				
Lévis	.....	2,300 00				
Beauce	.....	17,525 00				
Mégantic	.....	18,330 00				

	Lotbinière		6,200 00				
	Nicolet		11,560 00				
	Nicolet et Arthabaska		500 00				
	Arthabaska et Drummond		20,600 00	205,260 67		205,260 67	
	Wolfe et Richmond		17,270 80				
	Compton		28,015 93				
	Stanstead		800 00				
	Shefford		6,900 00				
	Brome		11,110 43				
	Sherbrooke		600 00				
	Beauharnois		950 00				
	Cantons de l'Est		43,500 00				
OUTAOUAIS	Terrebonne		9,888 22				
	Deux-Montagnes		3,700 00				
	Vaudreuil		1,600 00	89,424 86		89,424 86	
	Argenteuil		17,900 00				
	Argenteuil et Outaouais		400 00				
	Outaouais et Pontiac		55,936 64				
ST. MAURICE	Portneuf		17,350 00				
	Champlain		21,992 93				
	St. Maurice		16,027 49				
	Maskinongé		9,072 37				
	Berthier		6,631 00	102,051 25		102,051 25	
	Berthier et Joliette		7,163 46				
	Joliette		7,760 00				
	Terrebonne et Montcalm		1,500 00				
	Montcalm		14,554 00				
SAGUENAY	Chicoutimi et Saguenay		71,716 51				
	Chicoutimi et Charlevoix		17,953 88				
	Saguenay et Charlevoix		1,100 00	124,071 85		124,071 85	
	Charlevoix		9,135 00				
	Montmorency		9,148 27				
	Québec		15,018 19				
CHEMIN TACHE	Comtés de Gaspé, Bonaventure, Rimouski, Kamouraska, L'Islet, Montmagny et Bellechasse		48,762 39	48,762 39		48,762 39	
Total, Chemins de Colonisation, Bas-Canada		$	V 724,305 11	724,305 11		724,305 11	Non établi.
Total pour les grandes routes et les embranchements, Bas-Canada, rapporté		745,912 03	936,450 23	1,682,362 26		1,682,362 26	1187.66
Total, Chemins à barrières, Bas-Canada, rapporté		383,400 00	34,138 45	417,538 45	936,175 43	1,353,713 88	214.53
Total pour les Chemins du Bas-Canada		$ 1,129,312 03	1,694,893 79	2,824,205 82	936,175 43	3,760,381 25	1402.19

Pour les références, Chemins du Bas-Canada, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, voir la note correspondante à la fin de cet Appendice.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de chemin complété en milles.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.			
CHEMINS.						
HAUT-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Brockville à St. Francois	* 29,727 85	.....	29,727 85	.....	29,727 85	
A—Kingston à Napanee	* 156,599 85	4,373 30	160,973 15	.....	160,973 15	25.00
B—Syndics du chemin d'York, à l'Est	* 97,497 45	25,672 13	123,169 58	.....	123,169 58	17.00
C—Syndics du chemin d'York, à l'Ouest	* 104,928 08	.....	104,928 08	.....	104,928 08	16.25
D—Syndics du chemin de la rue Yonge	* 168,424 43	163,418 28	335,842 71	.....	335,842 71	33.50
E—Gwilliamsburg Ouest—Chemin et pont	* 4,000 00					3.00
F—Queenston à Grimsby	* 78,504 77	45,609 08	124,113 85	.....	124,113 85	31.25
G—Hamilton à Brantford	* 174,671 08	39,953 35	214,624 43	.....	214,624 43	23.75
H—Compagnie du chemin de fer Erie et Ontario	* 20,987 92	.....	20,987 92	.....	20,987 92	
I—Dundas à Waterloo	* 111,645 17	.....	111,645 17	.....	111,645 17	
	$ J 946,986 60	279,026 14	1,226,012 74	.....	1,226,012 74	149.75

K—District de Johnstown	27,022 22	.....	27,022 22	.....	27,022 22	
Dépense depuis l'Union sur les chemins du Haut-Canada, telle qu'énumérée dans l'Appendice No. 19, pages 174 à 177—déduction faite de ceux mentionnés ci-dessus	.....	1,021,538 36	1,021,538 36	.....	1,021,538 36	1,189.45
$	974,008 82	1,300,564 50	2,274,573 32	.....	2,274,573 32	1,339.20
A déduire le coût des ponts suivants, compris dans le coût des chemins depuis l'Union, dans l'Appendice No. 19—						
Pont du Rideau, chemin d'Outaouais à l'Orignal $1,200 00						
Pont de Delaware, chemin de London à Chatham 6,806 97						
Pont de Port Stanley, chemin de Port Stanley à London 1,560 00						
Déduction totale pour ponts—(voir App. No. 20, pages 192 à 195)..$9,566 97	.....	9,566 97	9,566 97	.....	9,566 97	
Total pour les grandes routes, etc., dans le Haut-Canada, à l'exclusion des ponts énumérés ci-dessus et entrés ci-après dans la liste des "Ponts".....$	974,008 82	1,290,997 53	2,265,006 35	.....	2,265,006 35	1,339.20
Chemins de Colonisation du Haut-Canada	.....	L 848,617 34	848,617 34	.....	848,617 34	Non établi.
Total pour les chemins du Haut-Canada .....$	974,008 82	2,139,614 87	3,113,623 69	.....	3,113,623 69	
Total pour les chemins du Bas-Canada, rapporté.....$	1,129,312 03	1,694,893 79	2,824,205 82	936,175 43	3,760,381 25	1,402.19
† Total, pour les chemins du Bas et du Haut-Canada, y compris les chemins à barrières et de Colonisation.....$	2,103,320 85	3,834,508 66	5,937,829 51	936,175 43	6,874,004 94	2,741.39

N.B.—Pour les références, Haut-Canada, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, *—voir les notes correspondantes à la fin de cet Appendice.

Pour la description et la liste des chemins—voir le Rapport du Commissaire des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867—ainsi que les Appendices y annexés, No. 18, pages 162 à 169—No. 19, pages 170 à 183—No. 20½, pages 196 à 202.

† On trouvera une liste des chemins qui ne sont plus sous le contrôle du Département des Travaux Publics—dans l'Appendice No. 26, pages 318 à 327.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération 1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur de chemin complété en milles.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernement jusqu'au 30 juin 1867.			
PONTS.						
BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Ponts énumérés dans l'Appendice No. 20, pages 184 à 191—(voir Ponts, No. 1 à No. 131 inclusivement)	A Inclu dans les voies intérieures et améliorations (voir Chemins.)	B 353,357 81	353,357 81	.....	353,357 81	C 131
HAUT-CANADA.						
Numéro du Pont dans l'Appendice No. 20 :—						
No. 150.—Pont de Trent, sur l'embouchure de la Trent, au Village de Trenton	D* 19,200 00	.....	50,000 00	.....	256,927 27	I 44
No. 167.—Pont de Dunville	E* 6,800 00					
No. 169.— do Brantford	F* 8,000 00					
No. 170.— do Paris	G* 8,000 00					
No. 174.— do Chatham	H* 8,000 00					
Ponts énumérés dans l'Appendice No. 20, pages 192 à 195—(voir Ponts, No. 132 à No. 175, inclusivement)	.....	J 206,927 27	206,927 27			
Total, Ponts du Bas et du Haut-Canada .....(L) ..... $	50,000 00	560,285 08	610,285 08	.....	K 610,285 08	175

N.B.—Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, *,—voir "Ponts du Bas et du Haut-Canada," à la fin de cet Appendice.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS.							
Bas-Canada.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HOTELS DU PARLEMENT.							
Quebec— Ancien Hôtel du Parlement..	67,370 76	62,143 75	129,514 51	.....	148,442 64	255	L'emplacement sur lequel est bâti cet édifice, et les anciennes constructions dessus érigées, furent achetées de l'évêque Catholique Romain, de Québec, le 1er août 1831, moyennant une rente foncière perpétuelle et non rachetable de £1,000 stg. ($4,866 67)—Voir l'Appendice No. 27, page 328. L'ancien Hôtel du Parlement fut construit de 1830 à 1836, pour le prix mentionné. Voir page 15, de "l'Exposé du revenu et de la dépense annuels, dans le Bas et le Haut-Canada, avant l'Union," imprimé par ordre de l'Assemblée Législative, et daté de 1847. Sur le montant dépensé depuis l'Union, $54,385 43 furent employées pour reconstruire l'aile du Sud-Est, en 1851-52 ; $7,758 32 pour améliorer le restant de la bâtisse, et la balance $18,928 13) pour frais d'installation de la Législature en 1851-52. Tout l'édifice fut détruit par le feu en 1854.
do frais d'installation...	.....	18,928 13	18,928 13	.....			
A reporter.....	67,370 76	81,071 88	148,442 64	.....	148,442 64		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	DEPENSES FAITES A MEME LES FONDS DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépense faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
BAS-CANADA.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HOTELS DU PARLEMENT. —*Suite.*							
Report	67,370 76	81,071 88	148,442 64	.....	148,442 64		
Couvent des Sœurs Grises, transformé en Hôtel du Parlement.	.....	27,518 58	27,518 58	.....	75,424 53	256	Cette dépense fut faite pour convertir la bâtisse à l'usage de la Législature, après l'incendie de l'Hôtel du Parlement en 1854. Détruit par le feu, l'édifice fut reconstruit aux frais de la province.
do reconstruit	.....	47,906 00	47,906 00	.....			Cette somme fut payée par le Département des Finances en 1856.
Nouvel Hôtel du Parlement	.....	61,514 77	61,514 77	.....	61,514 77	255	Cet édifice fut construit sur l'emplacement de l'ancien Hôtel du Parlement en 1859 et 1860, pour servir de Bureau de Poste, mais depuis son achèvement il a été occupé comme Hôtel du Parlement.
MONTREAL.— Hôtel du Parlement (Marché Ste. Anne.)	.....	.....	.....	About 60,000 00	60,000 00	256	Il fut loué en 1844 pour l'usage de la Législature, à son retour de Kingston, pour une période 8 ans, au taux de $1,036 pour les trois premières années, et de $6,000 pour le restant du terme. Tout l'édifice fut incendié le 26 avril 1849.
do transformation du marché en Hôtel du Parlement.	.....	17,282 81	17,282 81	.....	17,282 81		

HOTELS DU GOUVERNEMENT.							
QUEBEC—							
SPENCER WOOD (y compris $40,000 pour l'achat du terrain.)	.....	182,657 70	182,657 70	.....	210,673 41	259	Cette propriété fut achetée en 1852-54, pour la somme de $40,000. Voir Appendice No. 27, page 328; la somme de £8,000 y mentionnée pour la vente de 1852 est comprise dans la vente de 1854, pour £10,000. La vente de £100, en 1854, était pour un terrain à l'Anse Spencer et se trouve à la fin de cette liste à l'item "Divers." De 1851 à 1856, on dépensa $142,657.70 pour la construction d'une aîle neuve, dépendances, etc. Toute la partie destinée aux réceptions officielles à été incendiée le 28 février 1860.
do reconstruit.....	.....	28,015 71	28,015 71	.....			La bâtisse a été reconstruite en 1862-63.
CATARACOUI.....	.....	17,891 67	17,891 67	.....	17,891 67	259	Cette propriété a été louée en 1860, de Henry Burstall, écuier, moyennant une rente annuelle de $1,600 pour servir de résidence temporaire à Son Excellence. Sur la somme mentionnée comme dépense totale, il fut dépensé $9,991.67 pour la construction d'un corps-de-garde, cuisine, etc., et la balance ($7,900) a été payée à M. Burstall, suivant une convention par laquelle cette propriété serait vendue à l'encan quand on n'en aurait plus besoin, pour la somme d'au moins $20,000. Cette vente eut lieu en 1863 et ne produisit que $12,100; la balance ($7,900), non réalisée, fut payée comme on était convenu.
L'ancien "Vieux Château St. Louis."	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Il fut construit par le gouvernement français; les fondations furent tracées par Champlain le 1er mai 1664, et la maçonnerie fut commencée cinq jours après. Le coût n'en est pas établi. Un 1er étage lui fut ajouté entre les années 1690 et 1698, et un 2e étage en 1809. Toute la bâtisse fut détruite par le feu le 23 février 1834.
do construction d'un 2nd étage.	40,000 00	.....	40,000 00	.....	40,000 00	260	
Le "Vieux Château St. Louis," voir Ecole Normale et Ecole Modèle de Québec	.....	.....	.....	.....	.....	260	Construit entre 1800 et 1809. Le coût n'en est pas établi. Il fut réparé en 1851-2-3-4 au prix de $13,718.42, et fut confié aux soins de la corporation de Québec entre 1851 et 1856. En 1857, on le disposa pour l'usage de l'Ecole Normale et de l'Ecole Modèle de Québec.
Boulevard Durham, l'ancien "Vieux Château St. Louis."	.....	12,444 30	12,444 30	.....	12,444 30	260	Cette dépense fut faite en 1854 et 1855 pour améliorer le Boulevard Durham et le terrain adjoint; $3,952.23 en plus furent dépensées en 1853 et 1856 pour réparer les murs du jardin du Vieux Château.
Résidence temporaire du Gouverneur-Général, rue St. Louis.	.....	48,855 82	48,855 82	.....	48,855 82	.....	Cette somme fut dépensées en 1852 pour faire de cette bâtisse la résidence temporaire de Son Excellence, en attendant que sa résidence incendiée de Spencer Wood fut reconstruite.
Reporté	107,370 76	525,159 24	632,530 00	60,000 00	692,530 00		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on à pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
BAS-CANADA.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HOTELS DU GOUVERNEMENT.—*Suite.*							
Report	107,370 76	525,159 24	632,530 00	60,000 00	692,530 00		
MONTREAL— Ancien Hôtel du Gouvernement.....	.....	.....	.....	.....	.....	261	Il fut construit vers 1705 par M. De Ramezay, gouverneur de Montréal, sous les Français. Le coût n'en est pas établi.
do (voir Ecole Normale et Modèle Jacques Cartier. Voir aussi achat de terrains dans les "Divers" à la suite de la liste des édifices du Bas-Canada).	.....	14,395 40	14,395 40	.....	14,395 40	.....	La somme mentionnée fut dépensée en 1847-48 pour la construction d'une aile en brique, etc., pour l'usage des départements publics. Il y eût en 1856-57 une dépense additionnelle de $5,416 80 pour mettre cette batisse en état de recevoir le département de l'éducation.
MONKLANDS.....	.....	41,643 28	41,643 28	.....	41,643 28	262	Cette propriété fut louée en 1844 pour servir de résidence au Gouverneur-Général. La somme mentionnée fut dépensée pour la construction d'une aile neuve, de casernes, etc.
OBSERVATOIRE PROVINCIAL.							
OBSERVATOIRE DE QUEBEC	.....	12,132 45	12,132 45	.....	12,132 45	264	Il est situé dans la citadelle du Cap Diamant ;

DOUANES.							
Douane des Sept Isles	.....	.....	.....	.....	.....	266	Située dans la baie des Sept Iles, à 330 m. au-dessous de Québec. Une somme de $241 38 fut dépensée en 1864 pour réparer le toit, les planchers et les fenêtres, etc.
Ancienne Douane de Quebec	26,575 83	.....	26,575 83	.....	26,575 83	266	Erigée en 1831. La somme mentionnée fut dépensée depuis 1830 jusqu'à 1835—voir l' "Etat de la dépense et du revenu de chaque année dans le Bas et le Haut-Canada" depuis l'Union, daté 1847, à la page 15. Cette bâtisse est aujourd'hui occupée par le bureau de l'immigration. Les octrois suivants furent accordés pour cette douane : en 1830, par l'Acte 10-11 Geo. IV ch. 33, $24,000 pour la construction ; en 1832, par l'Acte 2, Guil. IV, ch. 45, $5,400 pour son achèvement. —voir l'Appendice No. 27, page 328.
Nouvelle Douane de Quebec	.....	268,008 50	268,008 50	.....	297,985 93	266	Commencée en 1856 et achevée en 1860. L'intérieur de la bâtisse fut détruit par le feu le 10 sept. 1864, et fut restauré en 1865-6 ; une partie des frais, au montant de $24,000, fut payée par l'assurance. Le coût total de la bâtisse comprend la somme de $32,000 payée pour le terrain en 1855, et $11,728 93 de frais d'installation, etc.
do do reconstruite	.....	29,947 43	29,947 43	.....		267	
Douane de Montreal	18,000 00	.....	18,000 00	.....	18,000 00	267	Commencée en 1836 et achevée en 1838. La somme mentionnée fut octroyée pour sa construction par 6 Guil. IV, ch. 11, (1836)—voir l'Appendice No. 27, page 329.
do St. Regis	.....	1,457 00	1,457 00	.....	1,457 00	267	Erigée en 1854 sur une réserve des Sauvages pour laquelle le département des Sauvages reçoit une rente annuelle de $15, payable depuis le 18 sept. 1854.—Voir l'Appendice No. 27, page 328.
do Dundee	.....	1,400 00	1,400 00	.....	1,400 00	268	Construite en 1846-7. La somme mentionnée comprend $400 pour le prix du terrain, lequel a été acheté de l'honorable P. McGill, le 15 mars 1857.
A reporter	151,946 59	894,143 30	1,046,089 89	60,000 00	1,106,089 89		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
BAS-CANADA.—*Suite.*							
Report.....	151,946 59	894,143 30	1,046,089 89	60,000 00	1,106,089 89	.....	
BUREAUX DE POSTE.							
ANCIEN BUREAU DE POSTE DE QUEBEC.	.....	16,000 00	16,000 00	.....	16,000 00	269	Cette bâtisse fut achetée le 6 sept. 1853, de George Alford, pour la somme mentionnée. Il est occupé comme bureau de poste depuis 1845.—voir l'Appendice No. 27, page 328.
BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.	.....	42,938 18	42,938 18	.....	67,871 56	270	Il fut construit entre 1853 et 1855 pour la somme mentionnée. En 1858 et 1860, $3,037 97 de plus furent dépensées pour améliorations et réparations. Le terrain qu'il occupe fut acheté en 1852-53 du séminaire de St. Sulpice et autres, pour la somme de $24,933.38. Pour les détails de la vente,—voir l'Appendice No. 27, page 329.
do do achat du terrain.	.....	24,933 38	24,933 38	.....			
HOPITAUX ET ASILES.							
Quarantaine, Officiers de Santé, Bureau de Salubrité, Vaccine, Hôpitaux et autres institutions charitables.	739,699 27	.....	739,699 27	.....	739,699 27	.....	Cette somme fut dépensée par le gouvernement du Bas-Canada, entre 1793 et 1841. Pour les détails,—voir l' "Etat des dépenses annuelles du Bas-Canada" avant l'Union, daté de 1847, à la page 16.
Lazaret de la Grosse Ile.....	.....	129,381 48	129,381 48	.....	129,381 48	271	Fondé en 1832. Il fut dépensé en outre $32,902 85 pour le service de l'Immigration et de la Quarantaine, du 1er janvier 1851 au 1er juillet 1867. Une alloca-

Abri des Immigrants, Québec...	.....	900 00	900 00	.....	900 00	272	tion pour l'achat de l'île fut accordée par l'Acte 6, Guil. IV, ch. 21, (1836); le prix devait être fixé par arbitrage et n'a pas été établi. Voir l'Appendice No. 27, page 330. Construit en 1863, sur le quai, en arrière de l'ancienne douane. La somme mentionnée est le montant du contrat pour la construction de la bâtisse.
Hôpital de la Marine, Québec—Partie centrale et aile de l'O.	57,857 14	....	60,000 00	.....	155,724 00	273	La partie centrale et l'aile Ouest furent commencées en 1832 et achevées en 1834. La somme mentionnée est prise dans l' "Etat des dépenses annuelles du Bas-Canada," avant l'Union, en date de 1847, page 15. Les actes accordant des octrois pour la construction de cette bâtisse se trouvent dans l'Appendice No. 27, page 328. On trouve en outre une dépense de $2,142.86, dans l'Appendice No. 23, page 273.
do do	2,142 86	.....					
Construction de l'aile Est.....	.....	50,647 00	50,647 00	.....			L'aile de l'Est fut construite en 1854-55-56.
do de quais.....	.....	37,077 00	37,077 00	.....			On dépensa $37,077, de 1856 à 1858, pour construire les quais, la plate-forme flottante, etc.
do de l'hôpital des cholériques.	.....	8,000 00	8,000 00	.....			L'hôpital des cholériques fut commencé en 1858 et complété en 1866. Outre les dépenses mentionnées, il fut dépensé $14,187.50 en réparations depuis l'Union. Le montant total, y compris ces frais de réparations, dépensé dep. l'Union par le Départ., s'élève à $109,911.50 pour tout l'établissement. Voir l'App. No. 1, page 4.
Asile temporaire des aliénés ... (de Québec probablement.)	7,200 00	.....	7,200 00	.....	7,200 00	.....	Cette somme fut dépensée en 1839. Voir le "Rapport sur les dépenses annuelles du B.-C.," en date 1847, p. 15.
Asile des aliénés de la Côte St. Antoine. } Montréal	(Non encore	construit).....	.....	.....	.....	.....	Le terrain fut acheté en 1861, moyennant une rente foncière annuelle de £2 19s. 8d. jusqu'en 1893, et depuis pour une rente perpétuelle de £19 17s. 2d. Voir l'Appendice No. 27, page 329.
Anciens abris des Immigrants, Montréal.	.....						Ils furent construits partie en 1847, et partie avant cette époque, et sont situés sur le côté Sud du Bassin No. 2 du Canal Lachine, entre la rue Wellington et la Pointe St. Charles. Ils occupent un terrain de 55 arpents et 51 perches en superficie, acheté en 1853 pour $97,020, somme comprise dans le coût du Canal Lachine, ce terrain étant réservé pour les besoins du Canal.
Nouvel abri des Immigrants, Montréal.	.....	66,396 25	66,396 25	.....	66,396 25	273	La plupart de ces bâtisses furent élevées en 1847, à la Pointe St. Charles, près du terminus N.-O. du pont Victoria. Le terrain (34 arpents en superficie) et les bâtisses qui s'y trouvaient construites furent achetés en 1853 pour $54,000. Les abris des immigrants et le terrain furent vendus à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc en 1862. Les dépenses ici mentionnées représentent les frais de construction des abris des immigrants en 1847; toutes les autres bâtisses plus anciennes ont été achetées avec le terrain, dont le prix de vente représente aussi le coût de ces bâtisses.
A reporter.....	958,845 86	1,270,416 59	2,229,262 45	60,000 00	2,289,262 45		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Bas-Canada.—*Suite.*							
Report.....	958,845 86	1,270,416 59	2,229,262 45	60,000 00	2,289,262 45		
PALAIS DE JUSTICE.							
Ancien Palais de Justice, District de Québec.	120,000 00	.....	120,000 00	.....	120,000 00	275	Il fut construit entre 1796 et 1804, pour la somme mentionnée. L'Acte 55 Geo. III, c. 9, de 1815, accorde une allocation pour le réparer. Voir l'Appendice No. 27, page 328. Depuis l'Union les dépenses du Département en réparations et améliorations sur cette bâtisse s'élèvent à $46,033.92, y compris quelques réparations faites à l'ancienne prison en 1856-57, et la somme de $2,673.47 mentionnée dans l'Appendice No. 1, page 4.
Palais de Justice, District de Trois-Rivières.	45,605 65	.....	45,605 65	.....	45,605 65	275	Les allocations suivantes furent accordées pour ce palais de justice: $32,000 pour l'achat du terrain et la construction de l'édifice, 57 Geo. III, c. 17 (1817); une nouvelle somme de $13,605 65 pour l'achever, 1 Geo. IV, c. 14 (1821). Voir l'Appendice No. 27, page 332. Il fut construit vers 1817. Il a été entretenu depuis l'Union et on lui a fait l'addition d'un portique qui fut achevé en 1866. De 1841 à 1849, le Département a dépensé $2,466.97 sur ce palais de justice, et $4,131.19 depuis 1858 jusqu'au 30 juin 1867, y compris les frais de réparations à l'ancienne prison. Voir les Rapports des Travaux Publics depuis l'Union.

Palais de Justice de Sherbrooke, district de St. François.	13,200 00	.....	13,200 00	.....	13,200 00	275	Cette somme fut accordée en 1839 pour l'achat du terrain et la construction de l'édifice, (2 Vic. chap. 38). voir l'Appendice No. 27, page 332. Il fut dépensé $10,594.43 en améliorations et réparations depuis l'Union jusqu'au 1er juillet 1867 ; $2,880 payées par l'inspecteur-général, pour réparations ; $4,099.53 par ce département pour l'installation d'un appareil de chauffage de Prowse, et $3,614.90 aussi par le Département pour réparations. Voir l'Appendice N. pages 80 et 81 du rapport des Travaux Publics de 1848, etc.
Ancien Palais de Justice, district de Montréal.	20,000 00	.....	20,000 00	.....	20,000 00	276	L'ancien Palais de Justice de Montréal fut construit en 1800, en vertu du statut provincial du 3 juin 1799, accordant $20,000 à cet effet. Les dépense du Département sur cette bâtisse, depuis l'Union jusqu'à la date de son incendie, le 18 juillet 1844, s'élèvent à $2,428.10, et à $1,532.43 après l'incendie, ou en 1850.
Nouveau Palais de Justice, district de Montréal.	.....	308,083 57	308,083 57	.....	308,083 57	276	Il fut construit entre 1851 et 1857. En surplus de la somme mentionnée, il fut dépensé, jusqu'au 1er juillet 1867, $30,591.83 en réparations extraordinaires. Voir l'App. No. 1, p. 4. Les frais de construction de cet édifice ne furent pas tirés du fonds du revenu consolidé mais furent payés en vertu de l'acte 12 Vic. ch. 112, de 1849, au moyen d'un impot sur les procedés de la cour, et en vertu de l'acte 13, 14 Vic. c. 94 de 1850, à même les licences d'auberges et d'établissements publics, dans la cité de Montréal. Voir l'Appendice No. 27, page 332.
Palais de Justice de comtés érigés en vertu de l'acte 20 Vic. chap. 44 (au nombre de 43).	.....	37,077 20	37,077 20	.....	37,077 20	277	On trouvera la liste de ces édifices, les sommes payées et celles encore dues—dans l'App. No. 23, pages 277–278. Les diverses allocations qui s'y trouvent mentionnées furent accordées par le gouvernement à chaque municipalité, conformément au chap. 110 des statuts refondus du B. C.—voir l'Appendice No. 27, page 333. L'acte 20 Vic. c. 44 de 1857, sec. 113, établit un fonds appelé : "*Fonds des Bâtisses et des Jurés*" pour réparer les Palais de Justice et payer les Petits Jurés dans les causes criminelles. Ce fonds comprend : 1° les amendes en police, 2° les amendes provenant de convictions sommaires, en vertu de 4 et 5 Vic. chap. 26, et chap. 27 de 1841 ; 3° les amendes en vertu de l'acte du culte public en B. C., 7 Geo. IV, ch. 3, de 1827 ; 4° un percentage sur les collectes pour exécution dans toute cause civile ; 5° les amendes en vertu de l'acte des jeunes délinquants, 20 Vic. chap. 29 (1857) ; 6° les amendes pour mépris de cour ou pour la non-comparution des jurés ou témoins, etc. ; 7° enfin une contribution annuelle de £12 par la municipalité que renferme le Palais de Justice et la prison, de £6 par chacune des autres municipalités du comté, et de £3 par chacune des autres municipalités du district.
A reporter.....	1,157,651 51	1,615,577 36	2,773,228 87	60,000 00	2,833,228 87		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ÉTAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on à pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Bas Canada.—*Suite.*							
Report	1,157,651 51	1,615,577 36	2,773,228 87	60,000 00	2,833,228 87		
PRISONS.							
Ancienne prison de district, Québec	60,000 00	.....	60,000 00	.....	60,000 00	279	Elle fut érigée en 1810 pour la somme mentionnée et occupée pour la première fois en 1814 ; les déboursés pour réparations, etc., à cette prison depuis l'Union s'élèvent à $6,087.56, non compris certains frais mis au compte du Palais de Justice en 1856 et 1857, et entré avec le coût des réparations à cette bâtisse. L'ancienne prison fut vendue en 1861 pour $12,000 aux syndics du "collége Morrin."
Nouvelle prison de do	.....	137,932 12	137,932 12	.....	137,932 12	279	Construite entre 1861 et 1867, et transférée au shérif le 1er juin 1867. La somme mentionnée comprend $17,364.55 accordées en 1865 sur une réclamation des entrepreneurs Murphy, Quigley et autres,—mais elle ne comprend pas le prix ($18,500) de la propriété Bonner, dont elle occupe une partie.
Prix de la propriété Bonner occupée en partie par cette prison. Voir l'article "Divers" à la liste des édifices publics du B. C.							
Prison de distr., Trois-Rivières.	9,372 00	.....	9,372 00	.....	9,372 00	280	L'acte 51 George III chap. 17 (1811) accorde $1,600 pour l'achat du terrain, et $7,772 pour la construction de la bâtisse. Voir l'Appendice No. 27, page 332. Elle a été érigée vers 1816 et réparée par le Département depuis l'Union. Les dépenses totales en réparations et améliorations pour le Palais de Justice et la prison, jusqu'au 1er juillet 1867, s'élèvent à $4,131.19, comme il est dit plus haut.

Ancienne prison de Sherbrooke, district de St. François.	8,000 00	.....	8,000 00	.....	8,000 00	280	Une somme de $8,000 fut accordée pour construire l'ancienne prison par l'acte 4 Geo. IV, c. 3, (1824). Voir l'App. No. 27, page 332. La principale dépense du Département sur cette bâtisse fut $2,518 pour réparations, etc., entre 1841 et 1849. Voir l'Appendice N, pages 81, 82, du Rapport des Travaux Publics de 1848.
Nouvelle prison de Sherbrooke, district de St. François.	.....	24,279 79	24,279 79	.....	24,279 79	280	Cette bâtisse fut commencée en 1865 et la partie entreprise n'était pas terminée au 1er juillet 1867; le prix du contrat est de $24,977 pour le corps principal; il reste une aile à donner à l'entrepreneur. Un octroi de $60,000 pour la construction de la nouvelle prison fut accordé par l'acte 29 Vic., c. 2, (1865). Voir l'Appendice No. 27, page 332.
Ancienne prison du district de Montréal.	36,000 00	.....	36,000 00	.....	36,000 00	281	Erigée en 1806 et démolie vers 1850 pour déblayer le site du nouveau palais de justice. La somme mentionnée fut accordée en 1805 par un acte du parlement du Bas-Canada. Depuis l'Union jusqu'à l'époque de la démolition, vers 1849, il fut encore dépensé $4,825 40 sur cette bâtisse. Voir l'Appendice N, pages 80 et 81 du Rapport des Travaux Publics de 1848.
Nouvelle prison du district de Montréal.	104,000 00	15,000 00	119,000 00	.....	119,000 00	281	Une somme de $80,000 fut accordée pour la nouvelle prison par l'acte 10–11 Geo. IV, c. 31 (1830) et l'acte Guil. IV, c. 14 (1834); $6,369 22 furent accordées pour son achèvement. Voir l'Appendice No. 27, page 332. Elle fut construite de 1830 à 1840 pour la somme établie. Le Département a dépensé depuis l'Union jusqu'au 1er juillet 1867, en améliorations et réparations, $22,354 07, dont $15,000 furent employées à élargir l'aile Nord-est en 1852–3.
Prison de réforme de St. Vincent de Paul.	.....	18,600 77	18,600 77	.....	89,551 73	282	Cette bâtisse était autrefois occupée par les Dames du Sacré Cœur. Le gouvernement l'acheta de la fabrique de St. Vincent de Paul, en 1861, pour $18,000, somme comprise dans celle ici mentionnée; cette prison fut incendiée le 7 août 1864.
do en reconstruction.	.....	70,950 96	70,950 96	.....		282	Commencée en 1865, la reconstruction est encore inachevée. La dépense est comptée jusqu'au 1er juillet 1867; il faudra de plus $63,000, somme estimée pour l'achèvement de la prison d'après les plans adoptés.
Maison de correction de Québec	40,718 50	.....	40,718 50	.....	40,718 50	.....	Cette dépense fut faite entre 1801 et 1841. Voir le "Rapport de la dépense annuelle pour le Bas-Canada," avant l'Union, daté de 1847, à la page 15.
Maison d'industrie de do	1,800 00	.....	1,800 00	.....	1,800 00	.....	Dépense faite en 1825. Voir do do
A reporter.....	1,417,542 01	1,882,341 00	3,299,883 01	60,000 00	3,359,883 01		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

TAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on à pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
Bas Canada.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS.—*Combinés.*							
Report.....	1,417,542 01	1,882,341 00	3,299,883 01	60,000 00	3,359,883 01		
Palais de justice et prison de Percé, comté de Gaspé.	4,000 00	.....	4,000 00	.....	4,000 00	282	En 1808, un octroi pour l'érection de cette bâtisse fut accordé par l'acte 48 Geo. III, c. 35. Elle fut construite en 1814. En 1863 il fut dépensé $113.12 en réparations.
Palais de justice de New Carlisle, comté de Bonaventure, district de Gaspé.	16,400 00	.....	16,400 00	.....	16,400 00	283	Une somme de $4,000 fut accordée pour la construction de cette bâtisse en 1808, par l'acte 48 Geo. III, c. 35. Une autre octroi de $4,000 fut accordé pour continuer les travaux, en 1814, par l'acte Geo. III, c. 9, et en 1821 une nouvelle somme fut octroyée pour son achèvement par l'acte 1 Geo. IV, c. 20. Voir l'App. No. 27, p. 332, où Percé est inséré pour New Carlisle et *vice versâ*. En 1860, le Département dépensa $343.85 en réparations.
Palais de justice et prison du district de Kamouraska.	.....	20,598 32	20,598 32	.....	28,428 32	283	Acheté le 31 mai 1850, en vertu de l'acte 12 Vic., c. 38, du 30 mai 1849, de J. G. Taché, fils de feu l'hon. J. B. Taché, pour la somme de $6,000, et converti en palais de justice et prison en 1850–1, au prix de $2,858.40. On dépensa de plus $11,939.92 entre 1859 et 1861, pour la constuction d'une aile en pierre. La bâtisse fut en partie incendiée le 9 déc. 1862, et reconstruite de 1863 à 1866 pour la somme de $7,830, non compris $631.01 de réparations en 1866–7. La dépense totale jusqu'au 1er juillet 1867, s'élève à $29,059.33 sur les anciens et

do aile réparée... ..	.....	7,830 00	7,830 00	.....	.....	283	nouveaux travaux. Les ruines de l'ancien édifice furent enlevées et l'aile réparée entre 1863 et 1865, pour cette somme.
Ancien Palais de Justice et Prison de District, St. Hyacinthe, incendié.	.....	.....	.....	.....	.....		Les dépenses du Département en réparations depuis 1841 jusqu'au 23 août 1860 (date de l'incendie) s'élèvent à $2,670 93.
Palais de Justice et Prison d'Aylmer, Dist. d'Outaouais..	.....	25,943 52	25,943 52	.....	25,943 52	284	Construit entre 1850 et 1854. Les dépenses se firent sur un emprunt en débentures émises en vertu de l'acte 12 Vic., c. 112, dont l'intérêt et le capital sont payables par un impôt ou taxe sur tous les procédés de la cour à Aylmer. La somme mentionnée comprend le coût des murs d'enceinte et l'ameublement. Le terrain fut acheté le 6 octobre 1849, de Ruggles Wright, pour la somme de $800, inclue dans les $25,943.52. Voir l'Appendice No. 27, page 332.
Nouveaux Palais de Justice et Prisons, érigés en vertu des Actes 20 Vic., c. 44, et 22 Vic., c. 5, savoir :							
Palais de Justice et Prison de l'Ile Amherst, Iles de la Madeleine, District de Gaspé.	.....	10,184 71	10,184 71	.....	10,184 71	285–286	Commencé en 1861 et achevé en septembre 1862. La somme mentionnée comprend $240.20 pour ameublement. Le terrain fut transféré au gouvernement le 4 septembre 1861.
Palais de Justice et Prison de Rimouski, District de Rimouski.	.....	33,434 41	33,434 41	.....	33,434 41	285–286	Commencé en 1859 et achevé en septembre 1862. La somme mentionnée comprend $882.73 pour ameublement. Transfert du terrain au gouvernement, 1er octobre 1859.
Palais de Justice et Prison de Chicoutimi, District de Chicoutimi.	.....	30,423 90	30,423 90	.....	30,423 90	285–286	Commencé en 1859 et complété en mars 1862. Transfert du terrain au gouvernement, 2 mars 1860. La somme mentionnée comprend $736.89 pour ameublement. L'acte 16 Vic., c. 156 (1852), accorde $3,000 pour sa construction.
Palais de Justice et Prison de la Malbaie, District du Saguenay.	.....	42,423 56	42,423 56	.....	42,423 56	285–286	Commencé en 1859 et achevé en novembre 1863. La somme mentionnée comprend $1,483.29 pour ameublement. Transfert du terrain au gouvernement, 26 mars 1859.
Palais de Justice et Prison de St. Thomas, District de Montmagny.	.....	34,323 46	34,323 46	.....	34,323 46	285–286	Commencé en 1859 et achevé en juillet 1862. La somme mentionnée comprend $854.13 pour ameublement. Transfert du terrain au gouvernement, 14 novembre 1857.
Palais de Justice et Prison de St. Joseph de la Beauce, District de Beauce.	.....	28,671 32	28,671 32	.....	28,671 32	285–286	Commencé en 1859 et achevé en septembre 1862. La somme mentionnée comprend $861.06 pour ameublement. Transfert du terrain au gouvernement, 16 février 1860.
Palais de Justice et Prison de St. Christophe d'Arthabaska, District d'Arthabaska.	.....	31,482 60	31,482 60	.....	31,482 60	285–286	Commencé en 1859 et achevé en décembre 1861. La somme mentionnée comprend $1,491.63 pour ameublement. Transfert du terrain au gouvernement, 5 février 1859.
A reporter.....	1,437,942 01	2,147,656 80	3,585,598 81	60,000 00	3,645,598 81		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
Bas-Canada.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS.—*Suite.*							
Report.....	1,437,942 01	2,147,656 80	3,585,598 81	60,000 00	3,645,598 81		
Palais de Justice et Prison de Sorel, District de Richelieu.	.....	28,796 06	28,796 06	.....	28,796 06	285–286	Commencé en 1860 et terminé en janvier 1862. La somme mentionnée comprend $1,264.91 pour ameublement.
Nelsonville (Sweetsburgh) District de Bedford.	.....	27,280 04	27,280 04	.....	27,280 04	285–286	Terrain transféré au gouvernement le 15 mai 1858. Bâtisse commencée en 1859 et achevée en 1862. La somme mentionnée comprend $939.55 pour ameublement.
Palais de Justice et Prison de St. Hyacinthe, District de St. Hyacinthe.	.....	34,984 83	34,984 83	.....	34,984 83	285–286	Terrain tranféré au gouvernement le 7 août 1860. Bâtisse commencée en 1860 et achevée en 1862. La somme mentionnée comprend $897.80 pour ameublement.
Palais de Justice et Prison de l'Industrie, District de Joliette.	.....	32,146 65	32,146 65	.....	32,146 65	285–286	Terrain transféré au gouvernement le 13 juin 1860. Bâtisse commencée en 1860 et achevée en 1862. La somme mentionnée comprend $849.38 pour ameublement.
Palais de Justice et Prison de St. Jean, District d'Iberville.	.....	26,883 46	26,883 46	.....	26,883 46	285–286	Terrain transféré au gouvernement le 27 décembre 1860. Bâtisse commencée en 1859 et achevée en 1860. La somme mentionnée comprend $789.57 pour ameublement.

Palais de Justice et prison de St. Clément, district de Beauharnois.	.....	31,231 57	31,231 57	.....	31,231 57	285-286	L'emplacement fut transféré au gouvernement le 17 février 1859, La bâtisse fut commencée en 1859 et achevée en 1862. La somme mentionnée comprend $808.95 pour frais d'installation.
Palais de Justice et prison de Ste. Scholastique, district de Terebonne,	.....	29,812 03	29,812 03	.....	45,373 25	285-286	Commencé en 1859 et complété en 1862. Incendié en 1865. La somme mentionnée comprend $1,338.32 pour frais d'installation.
do reconstruit.	.....	15,561 22	15,561 22	.....		285-286	Reconstruit en 1866-67.
Dépenses générales pour les Palais de Justice et Prisons avant l'Union.	33,870 17	.....	33,870 17	.....	33,870 17	.....	D'après "l'Etat des dépenses annuelles du Bas-Canada" avant l'Union, en date de 1847, page 15, les dépenses pour les Palais de Justice et Prisons, entre 1799 et 1841, s'élèvent à $450,047.82, dont il faut déduire $416,177.65 déjà entrées parmi les dépenses antérieures à l'Union sur les Palais de Justice et Prisons de Québec, Montréal, Sherbrooke et Trois-Rivières.
ECOLES NORMALES							
Ecole Normale et école Modèle Laval, Québec.	.....	7,181 06	7,181 06	.....	7,181 06	260	Cette dépense eut lieu en 1857-58-59 pour frais d'installation dans le vieux château St. Louis, pour recevoir ces écoles.—Voir Vieux Chateau St. Louis, page 525.
Ecole Normale et école Modèle Jacques-Cartier, Montréal.	.....	5,416 80	5,416 80	.....	5,416 80	261	Voir "Ancien hôtel du gouvernement, page 526.
Ecole Normale et école Modèle McGill, autrefois le "High School," Montréal.	.....	18,000 00	18,000 00	.....	18,000 00	287	Cet édifice fut acheté en 1852 pour la somme indiquée. On y dépensa encore $10,516,00 en frais de réparations et d'installation pour le convertir en école Normale et Modèle pour les protestants du Bas-Canada.
Do nouv. ouvr. et frais d'instal.	.....	10,516 00	10,516 00	.....	10,516 00	.....	Il fut ouvert à l'enseignement le 3 mars 1857.
SALLES D'EXERCICES MILITAIRES, ABRIS DE CANONS ET CASERNES.							
Salle d'exerc. milit. de Québec.	.....	8,453 21	8,453 21	.....	8,453 21	287	Elle fut construite en 1863-64 pour la somme mentionnée, sur un terrain cédé à la province par le gouvernement impérial, hors de la porte St. Louis.
Arsenal et abri de canons do	.....	4,406 11	4,406 11	.....	4,406 11	287	Il fut construit en 1856 et amélioré en 1857 pour cette somme. Il est situé en arrière de ce qu'on appelait autrefois la "propriété Sewell, près de la porte St. Louis, en face de l'Esplanade."
Casernes du bord de l'eau, Montréal.	.....	1,421 13	1,421 13	.....	1,421 13	288	C'est la seule dépense faite par le gouvenement provincial sur cette bâtisse ; du temps des Français, c'était un couvent de religieuses. Elle est située à l'entrée du faubourg de Québec.
Casernes de la cavalerie do ...	.....	.....	.....	.....	.....	288	Ces bâtisses furent réparées en 1850-51 au prix de $2, 701.88.
A reporter	1,471,812 18	2,429,746 97	3,901,559 15	60,000 00	3,961,559 15		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Depenses faites a meme les Fonds du Gouvernment Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
BAS-CANADA.—*Fin.*							
Report.....	1,471,812 18	2,429,746 97	3,901,559 15	60,000 00	3,961,559 15		
EDIFICES DIVERS.							
Propriété Sewell, Québec.....	.....	20,757 65	20,757 65	.....	20,757 65	289	Elle fut achetée, le 11 novembre 1854, pour $20,000 de W. S. Sewell et autres, pour servir d'école Nautique. En 1854-5-6, on y dépensa $1.799.62 en réparations. Elle est aujourd'hui occupée par Sir N. F. Belleau, lieutenant-gouverneur, et l'Exécutif de la province de Québec.
Station de la police riveraine, do	.....	1,073 50	1,073 50	.....	1,073 50	289	Achetée en 1852 pour $600—et disposée moyennant $473.50 pour recevoir la police riveraine.
Musée géologique, Montréal....	.....	20,000 00	20,000 00	.....	23,972 23	289	Acheté de l'hon. P. McGill, le 25 février 1847, pour la somme mentionnée. En 1853-4-5 il fut modifié, réparé et amélioré au prix de $3,972.23.
Do changem'ts. et frais d'instal.	.....	3,972 23	3,972 23	.....			
Bâtisses au coin de la rue Notre-Dame et de la place Jacques-Cartier, Montréal.	.....	25,280 00	25,280 00	.....	25,280 00	290	Le lot du coin Nord-Est de la rue Notre-Dame et de la place Jacques-Cartier fut acheté le 12 juillet 1849 pour la somme de $16,000, et celui de la place Jacques-Cartier, le 13 octobre 1858, pour $9,280. Les bâtisses

							du coin de la rue Notre Dame, sont aujourd'hui occupées par les ingénieurs militaires, qui travaillent aux fortifications de Montréal ; l'autre propriété est occupée par la police de Montréal. Pour plus ample détails—voir l'Appendice No. 27 page 329.
Moulin banal de Laprairie.....	.....	6,830 60	6,830 60	.....	6,830 60	290	Ce moulin est sous le contrôle du Département des Terres. Il a été amélioré en 1848 et 1849 pour le prix mentionné.
"Nouveau Marché de" Québec	3,600 00	.....	3,600 00	.....	3,600 00	.....	Construit en 1831 pour la somme mentionnée—voir "l'Etat des dépenses annuelles du Bas-Canada," avant l'Union, daté de 1847, page 15.
Démolition des anciens "murs de la ville," Montréal.	8,140 00	.....	8,140 00	.....	8,140 00	.....	Démolis entre 1802 et 1818 au coût mentionné.—Voir l' "Etat" ci-dessus, page 13.
Terrains, etc., achetés près de l'ancien Hôtel du Gouvernement, Montréal.	.....	5,500 00	5,500 00	.....	5,500 00	262	Acheté de C. S. Rodier, le 12 décembre 1866—Voir l'Appendice No. 27, page 329. Le coût total des propriétés avoisinant l' "Ancien Hôtel du Gouvernement," à Montréal, s'établit comme suit : Au coin de la rue Notre-Dame et de la Place Jacques-Cartier, de F. W. & H. Desrivières, 12 juillet 1849, comme ci-dessus. $16,000 00 Sur la Place Jacques-Cartier, de l'Institution Royale pour la propagation des sciences, 13 oct. 1858, comme ci-dessus. 9,280 00 Terrain en arrière de l'Hôtel du Gouvernement, de C. S. Rodier, 12 décembre 1866..... 5,500 00 $30,780 00 Voir l'Appendice No. 27, page 329.
Propriété Bonner, occupée en partie par la nouvelle prison, Québec.	.....	18,500 00	18,500 00	.....	18,500 00	279	Pour plus de détails—voir l'Appendice No. 27, page 331.
Anse de Spencerwood.....	.....	1,600 00	1,600 00	.....	1,600 00	.....	Cette propriété fut achetée de Henry Atkinson, écr., le 24 mai 1854, pour la somme mentionnée — Voir l'Appendice No. 27, page 328.
Total pour les édifices publics, Bas-Canada*.....$	1,483,552 18	2,533,260 95	4,016,813 13	60,000 00	4,076,813 13		

* Depuis que l'Etat précédent des Edifices du Bas-Canada a été préparé, des renseignements ont été obtenus au sujet de quelques autres édifices dans le Bas-Canada, sur lesquels des dépenses ont été faites par le gouvernement.—Voir la suite des Edifices Publics—après l'Etat de ceux qui se trouvent dans le Haut-Canada, pages 551 à 553.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS.							
BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HOTELS DU PARLEMENT.							
OUTAOUAIS—							
Palais Législatif et Palais des Ministères.	.....	2,723,981 68	2,723,981 68	.....	2,723,981 68	256	Construits entre 1859 et 1865. Ce sont trois bâtisses isolées, situées sur la rive Sud de l'Outaouais, sur le plateau "Barrack Hill." Le Parlement y fut convoqué, pour la première fois, le 8 juin 1866. La somme mentionnée comprend : Frais de construction et indemnités aux entrepreneurs..... ....$ 2,363,531 67 Frais d'installation et d'ameublement 132,221 57 Sonnerie électrique..... 5,288 31 Surveillance, allocations aux architectes et aux arbitres..... 222,940 13 Total jusqu'au 1er juillet 1867...$ 2,723,981 68
KINGSTON—							
Hôpital, occupé comme Hôtel du Parlement.	12,000 00	.....	12,000 00	.....	16,674 00	257	Construit en 1835. La somme mentionnée fut accordée pour le construire, Guil. IV, c. 28 (1832). Une aide de $2,000, en plus, fut allouée à l'Hôpital, 7 Guil. IV, c. 98 (1837). Voir l'Appendice No. 27, page 330.
Do converti en Hôtel du Parlement.	.....	4,674 00	4,674 00	.....			Cet hôpital fut converti en Hôtel du Parlement en 1841, au prix mentionné. La première session du

TORONTO— Ancien Hôtel du Parlement..	20,000 00	.....	20,000 00	.....	264,315 55	258	Parlement des Canadas-Unis fut ouvert dans cette bâtisse le 13 juin de la même année (1841). Durant le terme d'occupation de l'édifice, en 1841-42-43, le gouvernement payait $2,000, sous forme de rente annuelle, aux malades indigents de la cité de Kingston, au lieu de loyer. C'est le coût de la bâtisse, d'après un état présenté à l'assemblée législative le 27 juillet 1847. Cet édifice fut incendié le 30 décembre 1824.
do reconstruit.....	.....	244,315 55	244,315 55	.....			Cette somme fut dépensée entre 1849 et 1858, et comprend les dépenses faites à la même époque, sur l'hôtel du gouvernement, pour lequel on n'a pas trouvé de compte séparé.
Bureaux Publics.....	27,980 33	.....	27,980 33	.....	27,980 33	.....	D'après un "Etat des dépenses et revenus du Bas et Haut-Canada" avant l'Union, daté de 1847, page 27, le coût des édifices du Parlement et des bureaux publics, entre 1823 et 1841, s'élève à $47,980.33, dont il faut déduire $20,000 déjà entrées pour le coût de l'hôtel du parlement, avant l'Union.
HOTELS DU GOUVERNEMENT.							
OUTAOUAIS— Rideau Hall.....	.....	80,819 66	80,819 66	.....	80,819 66	263	Cette propriété fut louée, le 2 août 1865, pour 12 ans, des héritiers de feu l'honorable Thomas McKay. La somme mentionnée fut dépensée pour agrandir la bâtisse, etc., pour construire une résidence en brique pour le secrétaire particulier de S. E.
KINGSTON— Hôtel du Gouvernement.....	.....	17,600 00	17,600 00	.....	17,600 00	263	Cette bâtisse fut louée de feu Baron Grant, et servit d'hôtel du gouvernement entre 1840 et 1844. La somme mentionnée fut dépensée pour la construction d'une aile en charpente et autres améliorations. Cette aile fut démolie par le propriétaire après le départ du gouvernement.
Bureaux Publics.....	.....	14,374 00	14,374 00	.....	14,374 00	264	Loués de feu Henry Gildersleeve et convertis en bureaux publics depuis mai 1841 à juin 1844. Les dépenses représentent les frais d'installation et de construction de dépendances.
TORONTO— Hôtel du Gouvernement.. ...	.....	2,207 69	2,207 69	.....	2,207 69	264	Le corps principal fut construit vers 1828 ; les ailes, en arrière, en 1849 et 1850 ; le coût de celles-ci fait partie du coût de l'hotel. La somme mentionnée est le prix d'un terrain sur la rue St. Jean et la place Simcoe, acheté de Geo. Ridout le 11 juilet 1856, voir l'Appendice No. 27, page 330. Entre 1828 et 1841, les frais de réparations, etc., s'élevèrent à $11,628.07. Voir l'état présenté à l'assemblée législative en 1847, page 25.
A reporter.....	59,980 33	3,087,972 58	3,147,952 91	.....	3,147,952 91		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentiounés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Haut Canada.—*Suite.*							
Report	59,980 33	3,087,972 58	3,147,952 91	....	3,147,952 91		
OBSERVATOIRES PROVINCIAUX.							
Observatoire magnétique et météorologique de Toronto.	.....	13,851 72	13,851 72	.....	13,851 72	265	Cet établissement fut fondé en 1839, comme observatoire britannique colonial, à la demande de la société royale et de l'association britannique pour la propagation des sciences. Il fut confié par le gouvernement britannique à un officier et trois sergents de l'artillerie royale, pendant une période de 14 ans. Au bout de ce temps l'officier alors en charge, le capitaine Lefroy, (aujourd'hui lieutenant-colonel) retourna en Angleterre et l'observatoire passa aux soins du gouvernement provincial qui le confia à un professeur du collége Universitaire de Toronto. Voir "Eighty Years Progress" (80 ans de progrès), page 472. Jusqu'en 1856, une bâtisse en bois servit d'observatoire. Les édifices aujourd'hui en usage sont situés près de l'Université, sur une réserve militaire cédée à la province en 1853, par le gouvernement impérial. Ils furent commencés en 1854 et terminés en 1856, au prix de $13,851.72.
Observatoire astronomique de Kingston.	....	.....	....	.....	Non connu...	....	L'observatoire astronomique de Kingston fut établi en 1855 au moyen de souscriptions individuelles et d'un octroi de la corporation de la cité. Depuis, la législature

DOUANES.							
Douane de Kingston	.....	41,805 52	41,805 52	.....	41,805 52	268	lui a accordé une allocation annuelle. En 1861, la corporation le donna par contrat, à l'Université de Queen's College." Il contient une lunette méridienne, un télescope réflecteur, un théodolite et un chronomètre. Voir "Eighty Years Progress," page 473. Construite entre 1857 et 1859, pour la somme mentionnée; située aux coins des rues King et Clarence. Le coût du terrain n'est pas établi. Frais de réparations, jusqu'à juillet 1867—$3,204 72.
Douane de Toronto	.....	10,148 21	10,148 21	.....	10,148 21	268	Construite en 1845-46, pour la somme mentionnée. L'acte 8 Vic., ch. 69, accorde une allocation pour cette bâtisse. Elle est située sur les rues Yonge et Front, à peu de distance des bords du lac. Le coût du terrain n'est pas établi.
Douane de Hamilton	.....	46,188 45	46,188 45	.....	46,188 45	268	Située sur la rue Stuart, et construite entre 1858 et 1860, au prix de $36,259 90. Le terrain fut acheté pour $8,000, le 20 juin 1855, de MM. Moore et McKinstry, en vertu de l'acte 18 Vic., c. 90. Les frais de surveillance, etc., ont coûté $1,928 55, ce qui forme un total de $46,188 45. Ajoutant $839 37 de réparations, on aura la dépense totale jusqu'au 30 juin 1867, $47,027 82.
Douane de Port Dalhousie	Non ajouté	ci-bas, étant 11,481 43	compris dans 11,481 43	le coût de con	struct. du Ca 11,481 43	nal Welland. 269	Etablie vers 1845, dans le village de Ste. Catherine, dans la bâtisse autrefois occupée par le bureau du Canal Welland. En 1855, une nouvelle bâtisse fut construite, que l'on a occupée depuis, en partie comme bureau du Canal et en partie comme douane. Le coût de cette construction fut payé à même une allocation pour le Canal Welland.
Douane de Rondeau	.....	.....	.....	.....	.....	269	C'est une bâtisse en billots, que l'on dit fort délabrée, située dans le village de Shrewsbury. On a suggéré la construction d'une nouvelle bâtisse dans le village de Rondeau.
BUREAUX DE POSTE.							
Bureau de poste de Kingston	.....	48,547 12	48,547 12	.....	48,547 12	270	Le 25 juillet 1853, on acheta de la banque Commerciale du district de Midland, pour $8,900, un terrain pour ce bureau de poste, sur la rue "Princesse" (lot No. 50) mais on dit qu'il fut construit ailleurs, au coin des rues Wellington et Clarence. Commencé en octobre 1856, il fut terminé en 1859. Les dépenses faites jusqu'à son achèvement, le 1er janvier 1860, s'élèvent à $39,273 95; il faut ajouter $373 17 dépensées en 1860-61, ce qui donne un total de $39,647 12, jusqu'au 1er juillet 1867, non compris l'achat du terrain.
A reporter	59,980 33	3,248,513 60	3,308,493 93	.....	3,308,493 93	.....	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial.			Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépense faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
HAUT-CANADA.—*Suite.* BUREAUX DE POSTE. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Report.....	59,980 33	3,248,513 60	3,308,493 93	.....	3,308,493 93		
Bureau de poste de Toronto.....	.....	32,716 07	32,716 07	.....	32,716 07	270	Son emplacement est sur les rues Adelaïde, Toronto, Yonge et King; il fut acheté pour $4,550, le 2 août 1851, de E. F. Whittemore. Le 27 mars 1866, on acheta pour $100 de M. Johnson un terrain additionnel pour l'usage du bureau de poste. Les travaux furent commencés en 1851, et achevés en 1854, au prix de $25,399 22. On fit une nouvelle dépense en 1856-57-60 pour drainage, améliorations et réparations. La dépense totale, jusqu'au 1er juillet 1867, s'élève à $28,066 07, non compris l'emplacement.
Bureau de poste de Hamilton...	.....	52,629 42	52,629 42	.....	52,629 42	271	L'emplacement comprend deux terrains, l'un sur la rue James, acheté pour $8,000 de E. Ritchie, le 12 août 1853; l'autre sur la rue Rebecca acheté pour $1,900 de l'hon. Isaac Buchanan, en 1854. L'édifice fut construit de 1854 à 1858 pour $41,754 62. On dépensa, en outre, $974 80 en 1859, pour améliorer le drainage, la ventilation et le chauffage.
Bureau de poste de London.....	.....	39,122 76	39,122 76	.....	39,122 76	271	L'emplacement fut acheté pour $8,640, par le maître-général des postes, de MM. W. et J. Carling, en 1856, et l'acte de vente fut signé le 4 février 1857. Il com-

HOPITAUX ET ASILES.							
Asile et prison des criminels aliénés, ou asile de Rockwood, Kingston.	.....	300,000 00	300,000 00	.....	300,000 00	274	prend le lot No. 11 sur les rues North et William. Les travaux furent commencés dans l'automne 1858 et terminés en 1860 pour $30,482.76, non compris l'achat du terrain, mais y compris l'ameublement, etc. Entre 1862 et 1867, inclusivement, on dépensa $1,413.30 en réparations. La dépense totale pour le terrain, la bâtisse, les améliorations et les réparations, jusqu'au 1er juillet 1867, s'élève à $40,536.06. Voir l'Appendice No. 1, page 4.
Asile provincial des aliénés, Toronto.	200 00	219,506 28	219,706 28	.....	219,706 28	290	Succursale du Pénitencier Provincial. Il est situé sur la rive Nord du lac Ontario, près du village de Portsmouth, à 1½ mille à l'Ouest de Kingston, ou ½ de mille du pénitencier. Le terrain fut acheté, pour $20,000, des héritiers de feu le juge Cartwright, le 21 octobre 1856. La bâtisse fut commencée en 1859 et construite en grande partie par les prisonniers ; elle a coûté environ $280,000, d'après un plan fourni au Département en 1867. On commença à l'occuper en 1866. Toute la dépense faite par ce Département pour cet asile représente $4,293.92, payées en 1856–7–8 pour les services des architectes, etc. Pour plus de détails voir : "Edifices Publics" à la fin de cet Appendice.
Asile temporaire des aliénés ou succursale occupant les bâtisses de l'Université, Toronto.	.....	10,662 13	10,662 13	.....	10,662 13	274	Etabli en 1839 (2 Vic. chap. 11) et ouvert en 1841, dans l'ancienne prison, rue Toronto. On trouva ce local trop petit et l'asile fut transféré dans une plus grande bâtisse, au coin des rues Front et Bathurst. L'asile actuel fut commencé en 1845. L'emplacement (50 acres) fut donné gratis par les autorités militaires. Les dépenses *faites* sur cet asile, avant l'Union, se trouvent dans l'Etat des dépenses annuelles du Haut-Canada, de 1847, page 29. Les dépenses depuis l'Union s'élèvent à $219,506.28. Pour plus de détails voir : "Edifices Publics" à la fin de cet Appendice.
A reporter	60,180 33	3,903,150 26	3,963,330 59	.....	3,963,330 59		On fit cette dépense en 1856 et 1857 sur les "Anciennes bâtisses de l'Université." Par suite de l'encombrement de l'asile provincial des aliénés, à Toronto, il devint urgent en 1856 de loger temporairement 80 femmes aliénées dans les "Anciennes bâtisses de l'Université" qui doivent être évacuées aussitôt qu'on aura pu se procurer le logement nécessaire par l'agrandissement de l'asile provincial.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on à pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*							
Haut-Canada.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HOPITAUX ET ASILES. —*Suite.*							
Report.....	60,180 33	3,903,150 26	3,963,330 59	.....	3,963,330 59		
Asile des aliénés, Orillia.....	.....	34,935 07	34,935 07	Voir références.	34,935 07	290	Construit d'abord pour servir d'hôtel, et converti en asile en 1860. La bâtisse et le terrain furent achetés, pour $16,800, par le gouvernement en 1859. On dépensa en outre $18,135.07, entre 1859 et 1867, pour ameublement, améliorations, changements et réparations. Voir les Comptes Publics de 1859 à 1867.
Asile des aliénés, Malden.....	.....	22,938 73	22,938 73	do	22,938 73	290	Anciennes casernes d'Amherstburgh, transférées par le gouvernement Impérial au gouvernement Provincial, 18 Vic., chap. 91, 30 mai 1855. Elles furent converties, en 1859, en asile d'aliénés. Jusqu'en 1861 cet asile fut une succursale de l'asile provincial des aliénés, mais depuis, les aliénés des comtés de Norfolk, Oxford, Middlesex, Kent, Elgin, Essex et Lambton sont envoyés à Malden, au lieu de Toronto.—Voir le rapport de 1861 des Inspecteurs des prisons, à la page 113. La somme mentionnée comprend pour ameublement en 1859 ..... $ 6,569 36

Hôpital de Kingston	.....	.....	.....	do	Dépense insc du Parlem	rite à l'Hôtel ent.	Pour changements, améliorations et réparations, de 1859 à 1867, (on n'a pas tenu un compte spécial pour les réparations). 16,369 37 Total ..... $22,938 73 Pour les détails des dépenses—voir les "Comptes Publics" de 1859 à 1867. Voir les *remarques*, à l'Hôtel du Parlement, Kingston, page 540 montrant les dépenses.
Hôpitaux et institutions charitables du Haut-Canada.	.....	.....	.....	do	Voir Référen	ces—Hôpi-	L'hon. John Simpson, assist. auditeur public, en 1864, fit un rapport aussi complet qu'intéressant sur ces institutions, montrant les allocations que le gouvernement leur accorde. Voir le rapport imprimé, sur le fonds d'emprunt municipal et les hôpitaux et institutions charitables de la province, pages 49 à 77.
					taux, &c., à App.	la fin de cet	
PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS.							
Palais de Justice et prisons de Kingston.	.....	28,000 00	28,000 00	do	28,000 00	.....	Emplacement sur la rue Church, vendu au gouvernement par la municipalité du comté de Frontenac, Lennox et Addington, le 11 août 1855, pour $28,000. Le coût de la bâtisse n'a pas été établi.
Penitencier Provincial, Kingston.	136,831 02	82,486 83	219,317 85	.....	219,317 85	290	Les dépenses faites avant l'Union sont mentionnées dans un rapport à l'Assemblée Législative, le 27 juillet 1847. D'après un autre rapport imprimé par ordre de l'Assemblée Législative, la même année, les dépenses totales (voir page 26), pour le pénitencier, entre 1831 et 1841, s'élèvent à £44,108 15s. 7d. ($176,435.12) ou à $39,604.10 de plus que la somme ici mentionnée. Mais ce surplus couvre sans doute les frais de régie et autres. Pour le détail des dépenses depuis l'Union, voir "Edifices Publics," à la fin de cet Appendice.
Prison de réforme, Penetanguishene.	.....	86,819 85	86,819 85	.....	86,819 85	290	Anciennes casernes appartenant autrefois au gouvernement impérial et transférées au gouvernement provincial (18 Vic., ch. 91, du 30 mai 1855,); converties en août 1859, en prison de réforme. La somme mentionnée comprend: pour disposer la bâtisse à l'usage des prisonniers—1858-59-60..$3,560.83 pour construction de nouvelles bâtisses en 1861.. .... $ 4,954 83 1862..... 16,988 52 1863..... ... . 15,730 11 1864..... 8,593 99 1865..... .. ... 12,904 08 1866..... 10,215 06 1867..... 13,872 43 83,259 02 Total..... $86,819 85 [Voir les "Comptes Publics" de 1858 à 1867.]
A reporter.....	197,011 35	4,158,330 74	4,355,342 09	.....	4,355,342 09		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS: *Suite.*							
Haut-Canada.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS.—*Suite.*							
Report.....	197,011 35	4,158,330 74	4,355,342 09	.....	4,355,342 09		
Palais de justice et prison, district d'Algoma.	.....	11,831 88	11,831 88	.....	11,831 88	286	On le construit sur un lot d'environ 3 acres, réservé à cet objet dans la ville du Sault Ste. Marie, au pied du lac Supérieur. Le premier contrat, signé vers 1861 exigeait, pour l'octroi de $4,000, une bâtisse en bois qui fut commencée la même année, mais l'entrepreneur ne pouvant la faire accepter l'abandonna en 1862. Un second contrat de $15,780 pour un édifice en pierre fut signé le 10 octobre 1865. La somme mentionnée fut payée par ce Département jusqu'au 1er juillet 1867. Les allocations de la législature pour la construction de cet édifice, sont: $4,000 en 1860, $8,000 en 1863 et $8,000 en 1864–65.
Palais de Justice et Prisons....	24,000 00	Pris sur le Fonds de bâtisse du H. C. de 1861 au 1er juillet 1867. 116,183 40	140,183 40	On n'a pu l'établir.	140,183 40	.....	Pour détails sur les dépenses faites pour les Palais de Justice et Prisons, non mentionnés ci-dessus et pour un sommaire des actes qui s'y rapportent, voir "Références—Edifices Publics" à la fin de cet Appendice.
UNIVERSITES, COLLEGES ET ECOLES NORMALES.							
Ecoles et colléges	80,760 33	.....	80,760 33	.....	80,760 33	.....	Depuis 1821, inclusivement, jusqu'au 10 février 1841—Voir le Rapport de 1847, déjà cité, page 32.

Collége Victoria ou Université de Cobourg.	.....	20,000 00	20,000 00	.....	20,000 00	.....	Construit entre 1828 et 1832, en vertu d'une Charte Royale, sous le nom de "Upper Canada Academy," par les Méthodistes Wesléyens, avec une aide de $20,000 autorisée par l'acte 4-5 Vic., c. 34, de 1841. Il fut incorporé, en 1841, comme Collége et Université, (4, 5 Vic., c. 37.) La valeur totale du terrain et des édifices est estimée à $50,000.
École Normale et Ecole Modèle de Toronto.	.....	6,000 00	6,000 00	.....	6,000 00	.....	Ouvertes le 1er novembre 1847, dans l'Ancien Hôtel du Gouvernement, qui fut disposé temporairement à cet effet, au prix de $6,000. Transférées en 1849 dans "Temperance Hall," rue Temperance; puis installées, en novembre 1852, dans les nouvelles bâtisses érigées sur un terrain acheté de l'Hon. P. McGill, entre les rues Church et Victoria.
do	.....	135,000 00	135,000 00	.....	135,000 00	287	Ceci comprend $60,000 (13 et 14 Vic., c. 2,) pour le terrain et la construction des bâtisses en 1850; $40,000 (16 Vic., c. 156,) en 1852, et $35,000 (20 Vic., c. 17,) en 1857; en tout $135,000 dont, $18,000 payées, pour le terrain, à l'Hon. P. McGill, en août 1850.
Académie de Grantham.....	1,219 10	.....	1,219 10	.....	1,219 10	.....	Voir le Rapport du 27 juillet 1847, déja cité.
ABRIS DE CANONS ET CASERNES.							
Abri de canons, Outaouais.....	.....	515 10	515 10	.....	515 10	288	Près de l'entrée inférieure du canal Rideau, côté Ouest, autrefois propriété militaire; en 1851, elle fut convertie en abri de canons, pour le prix mentionné.
Abris de canons, Toronto.....	.....	3,592 23	3,592 23	.....	3,592 23	288	Ces abris, de même qu'un vaste espace planchéié pour les manœuvres, sont situés sur la propriété appelée "Casernes de la rue Bathurst." Il y a 3 bâtisses distinctes, en bois, qui furent commencées en 1856 et achevées en 1857, au prix de $3,592 23.
Casernes de Toronto, Nouveau Fort.	.....	.....	.....	.....	.....	288	Transférées, par le gouvernement impérial, au gouvernement provincial (18 Vic., c. 91, du 30 mai 1855.) Elles ont été entretenues depuis, ainsi que le chemin et le trottoir qui y conduisent, par ce Département, au coût de $2,257 69, jusqu'au 1er juillet 1867.
Abri de canons, Hamilton.....	.....	5,510 82	5,510 82	.....	5,510 82	289	Elevé en 1857-58, au prix de $5,510 82, y compris le coût du terrain, sur le lot 31, côté Ouest de la rue Nelson. Le terrain fut acheté d'Alf. Booker *et ux.*, le 31 décembre 1857, pour $1,000: plus $104 de dépenses contingentes. Voir Appendice No. 27, page 330.
A reporter.....	302,990 78	4,456,964 17	4,759,954 95	.....	4,759,954 95	.....	

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernment Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES PUBLICS. —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
HAUT-CANADA.—*Suite.*							
Reports.....	302,990 78	4,456,964 17	4,759,954 95	.....	4,759,954 95		
EDIFICES DIVERS.							
Bâtisses du Gouvernement, Toronto. (Voir Hôtel du Parlement, page 541.)	.....	424 74	424 74	.....	424 74	258	Le 10 juin 1867, un contrat fut signé, au montant de $21,940, pour approprier ces édifices, à l'usage de la législature locale d'Ontario. La dépense ici mentionnée va jusqu'au 1er juillet 1867.
Institut des Artisans de Toronto.	.....	16,000 00	16,000 00	.....	16,000 00	290	Situé au coin des rues Wellington et John ; autrefois occupé comme bureau du Receveur-Général. Il fut loué, encore inachevé, au gouvernement, en 1845, à la condition que celui-ci le terminerait à ses frais. Le gouvernement ne l'ayant pas fait, accorda la somme mentionnée pour son achèvement en 1850.
Osgoode Hall, Toronto.....	.....	.....	.....	.....	On n'a pu l'établir.	.....	La seule dépense faite par le Département, sur cette bâtisse, date de 1858, et s'élève à $159.30 pour réparations. Le Département des Finances paya $2,000, en 1864-5, pour améliorations.
Boulevard du Collège, Toronto.	.....	3,533 50	3,533 50	.....	3,533 50	.....	A l'usage du Gouverneur Général. La somme mentionnée fut dépensée en 1856-57.

Collége médical, Toronto.....	.....	3,099 15	3,099 15	.....	3,099 15	.....	Dépenses pour changements et réparations, entre 1856 et 1858.
Ancienne maison du conseil, Toronto.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le coût de la bâtisse n'est pas établi. Elle fut vendue pour $616 en 1834. Voir "l'Etat" de 1847, p. 22.
Hôtel du gouvernem't, Toronto. Voir "Hôt. du Gouv.," p. 541.	11,628 07	.....	11,628 07	.....	11,628 07	264	Pour améliorations et réparations depuis 1823 jusqu'à 1841. Voir "l'Etat" de 1847, page 25.
Villa Elmsely	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Louée en 1850-51, $1000 par an, pour servir de résidence à Son Excellence. On cessa de l'occuper dans l'automne de 1851. Le coût de l'ameublement, etc., est compris dans les dépenses sur l'Hôtel du Parlement, Toronto. Voir page 541.
Eglises et chapelles, etc.....	322,956 60	.....	322,956 60	.....	322,956 60	.....	Dépenses faites par le gouvernement du Haut-Canada, entre 1830 et 1841, comprenant certaines allocations au clergé et aux écoles religieuses. Voir à la page 32 de "l'Etat" de 1847.
Monument Brock	2,400 00	.....	2,400 00	.....	2,400 00	.....	Dépensées en 1826. Voir "l'Etat" de 1847, à la page 29.
Edifices publics non mentionnés.	21,875 84	.....	21,875 84	.....	21,875 84	.....	Dépensées entre 1822 et 1841, pour la construction et l'assurance de divers édifices. Voir "l'Etat" de 1847, page 31.
Maison de réclusion des mines de Bruce.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$400 furent allouées en 1865, mais il ne paraît pas qu'on les ait encore dépensées.
Prison des Iles Manitoulines...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$5,000 allouées en 1866-67, mais non dépensées le 1er juillet 1867.
Asile des sourds, muets et aveugles, Hamilton. Voir do à Montréal, page 552.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	On dépensa, dans le Haut et le Bas-Canada, $20,000 pour cette institution, entre 1853 et 1867; mais il ne paraît pas que ce soit pour des fins de construction. L'allocation de 1853 s'élève à $80,000 pour les deux provinces. Voir les références au sujet des asiles, à la fin de cet Appendice.
Total, Edifices Publics, Haut-Canada.....$	661,851 29	4,480,021 56	5,141,872 85	.....	5,141,872 85		
EDIFICES (SUPPLEMENT).							
BAS-CANADA,							
Dont le coût n'avait pas été établi lorsque fut imprimée la liste des autres édifices. Voir page 539.							
Douane, Stanstead.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Il y eut, en 1866, une allocation de $2,000 pour cet objet, mais il ne paraît pas qu'on en ait rien dépensé.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page de l'Appendice (No. 23) où l'on trouvera de plus amples renseignements sur les édifices ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
EDIFICES (SUPPLEMENT). —*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Bas-Canada.—*Suiet.*							
Prison de réforme, Ile aux Noix.	.....	12,658 18	12,658 18	.....	12,658 18	.....	Anciennes casernes du Fort Lennox, appartenant autrefois au gouvernement impérial et transférées à la province, en vertu de l'acte 18 Vic., chap. 91, du 30 mai 1865. La prison fut ouverte en octobre 1853 et close en 1862 lorsque les prisonniers furent transférés à la prison de réforme de St. Vincent de Paul. La somme mentionnée fut dépensée entre 1858 et 1861 pour frais d'installation, changements et autres améliorations, tel qu'il appert par les Comptes Publics de 1859-60-61.
Asile des aliénés, St. Jean.....	.....	5,216 54	5,216 54	.....	5,216 54	.....	Ouvert en 1861 dans l'ancien palais de justice. La somme mentionnée comprend :— Pour changements et ameublement.....$3,824 64 Pour construction de dépendances ..... 1,391 90 Total pour nouveaux ouvrages ...$5,216 54 En plus pour réparations ..... 2,856 48 Dépense totale au 1er juillet 1867.....$8,073 02 Pour les détails, voir " Comp. Pub." de 1861 à '67.
Asile des sourds, muets et aveugles, Montréal. Voir do à Hamilton, page 561.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Il fut dépensé $20,000 pour cette institution, dans le Haut et le Bas-Canada, entre 1853 et 1867, mais sur cette dépense il n'y a rien paraît-il pour fins de construction. L'octroi de 1853 est de $80,000 pour les

Total des édifices (supplémen.), Bas-Canada	.....	17,874 72	17,874 72	.....	17,874 72	.....	deux provinces.—Voir les Références aux asiles, à la fin de cet Appendice.
Edifices, Bas-Canada—dépense rapportée de la page 539	1,483,552 18	2,533,260 95	4,016,813 13	60,000 00	4,076,813 13	.....	
Total, édifices publics du Bas-Canada.	1,483,552 18	2,551,135 67	4,034,687 85	60,000 00	4,094,687 85	.....	Non compris les édifices construits par les institutions charitables et au moyen de donations particulières. (Voir les Références.)
Total des édifices publics du Haut-Canada.	661,851 29	4,489,021 56	5,141,872 85	.....	5,141,872 85	.....	do do do
Total des édifices publics, Bas et Haut-Canada.	2,145,403 47	7,031,157 23	9,176,560 70	60,000 00	9,236,560 70	.....	Le rapport du Commissaire (pages 123, 124) donne une liste des édifices qui étaient sous le contrôle du Département des Travaux Publics, le 31 juin 1867.
NAVIRES PROVINCIAUX, ETC. BAS ET HAUT-CANADA.						Page du rapport du Commissaire où l'on trouvera de plus amples renseignements au sujet des navires ici mentionnés.	
Bateaux dragueurs, B.-C.	21,872 43	.....	21,872 43	.....	21,872 43	.....	Depuis 1830, inclusivement, jusq. 1841. Voir à la p. 12 de "l'Etat" du revenu et de la dépense, chaq. année, publié en 1847. Cette somme comprend $6,000 pour un bat. dragueur dans le havre de Montréal; voir "l'Etat" du 27 juil. 1847. Le coût des bat. dragueurs achetés par le gouvernement pour le creusage du chenal dans le lac St. Pierre est compris dans le coût de cet ouvrage.
Bateaux dragueurs, H.-C.	21,600 00	.....	21,600 00	.....	21,600 00	.....	Pour deux bateaux; la défense fut de $8,000 en 1826; $6,000 en 1835; et $7,600 en 1836-37. Voir la page 28 de "l'Etat" de 1847.
Doris—en bois-vapeur à aubes	.....	22,386 67	22,386 67	.....	22,386 67	.....	Acheté le 31 mai 1850, par le Bureau de la Trinité de Québec, pour £4,600 sterling, et vendu à Frs. Baby en 1855. Ce vapeur fut employé en 1853 pour la protection des pêcheries canadiennes, dans le golfe St. Laurent,—service organisé en 1852. Le Doris fit naufrage en 1856.
La Canadienne — en bois — goëlette.	.....	12,792 43	12,792 43	.....	12,792 43	128	Construite le 5 juin 1855, en vertu de l'acte 18 Vic., chap. 4, du 18 décembre 1854, pour la protection des pêcheries canadiennes dans le golfe St. Laurent,—service qu'elle a accompli depuis 1855. Ces pêcheries occupent une étendue des côtes de plus de 1000 milles de long. Pour les dimensions du navire, etc.,—voir les Références à la fin de cet Appendice.
A reporter	43,472 43	35,179 10	78,651 53	.....	78,651 53		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Page du rapport du Commissaire où l'on trouvera de plus amples renseignements au sujet des navires ici mentionnés.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on à pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
NAVIRES PROVINCIAUX, ETC.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
BAS ET HAUT-CANADA.—*Suite.*							
Report.....	43,472 43	35,179 10	78,651 53	... .	78,651 53		
La Canadienne — en bois — goëlette.—(Suite.)	.....	7,273 80	7,273 80	.....	7,273 80	128	Dépenses extraordinaires. Pendant une tempête de neige, dans la nuit du 24 novembre 1861, "La Canadienne" s'échoua sur un banc de sable, à 60 verges de la rive Nord et à environ 300 verges à l'Ouest de l'embouchure de la rivière "Petite Trinité" (270 milles environ en bas de Québec). Elle fut remise à flot et réparée dans l'été de 1862.
Napoléon III.—en fer—vapeur à hélice.	.....	.....	.....	.....	120,000 00	125 à 128	Ces vapeurs appartenaient autrefois à feu Frs. Baby, écr. ; il les avait achetés pour le service du remorquage entre Québec et Anticosti, conformément à un contrat avec le gouvernement en date du 24 août 1855,—pour le service postal avec les provinces maritimes, suivant un autre contrat avec le gouvernement en date du 6 mai 1859, aussi pour le service des bouées, les courses des apprentis-pilotes et le transport de l'approvisionnement des phares, etc,, dans le bas St. Laurent, en vertu de deux contrats avec la Maison de la Trinité de Québec. Le gouvernement acheta les cinq navires, le 8 août 1860, en vertu d'un O. en C. du 23 août 1859 (No. 1891), au prix de $225,544 ; les $158,456, entrées dans la colonne des dépenses à même d'autres fonds

Queen Victoria—en fer—vapeur à hélice.	.....	.....	.....	.....	120,000 00	125 to 128	que deux de la province, représentent le surplus qu'avait payé M. Baby pour l'achat de ces vapeurs, dont le coût est donné d'après les chiffres du défunt entrepreneur. "L'Admiral" fut vendu par le gouvernement, le 16 février 1861, à MM. S. et C. Peters, pour $1,400. Le "Victoria" fut frêté par le gouvernement à T. C. Duplessis, pour transporter à Cuba une cargaison de produits canadiens. Parti de Québec le 10 septembre 1866, il arriva à la Havane le 24 et quitta ce port le 29 du même mois, mais le 4 octobre suivant il sombrait en mer. Il était assuré pour $30,000. Les autres navires sont encore sous le contrôle du gouvernement et ont été transférés au ministère de la marine depuis le 1er juillet 1867. Les déboursés, depuis le 1er juillet 1866, jusqu'au 1er juillet 1867, pour les vapeurs provinciaux et "La Canadienne," en dépenses courantes, agrès et réparations, s'élèvent à $80,290. Voir l'Appendice 44, page 377. Pour plus de détails au sujet de la date de construction, des dimensions, etc., voir les Références aux "Vapeurs Provinciaux," à la fin de cet Appendice —ainsi que l'Appendice 24, pages 291, 292.
Lady Head—en fer—vapeur à hélice.	.....	225,544 00	225,544 00	158,456 00	70,000 00	125 to 128	
Advance — en bois—vapeur à aubes.	.....	.....	.....	.....	37,000 00	125 to 128	
Admiral — en bois — vapeur à aubes.	.....	.....	.....	.....	37,000 00	.....	
Canonnières—Lacs et fleuve St. Laurent—							
Vapeur Michigan	.....	16,787 50	16,787 50	.....	16,787 50	.....	Ces sommes furent payées, dans le cours de l'année fiscale expirée le 30 juin 1867, pour l'achat de ces deux vapeurs. Il faut y ajouter les dépenses suivantes faites la même année: Affrêtement des vapeurs Michigan, Rescue, Matamoras, Dionne et G. Gordon, Watertown, St. Andrew, Canada, Royal et Hercules....$49,579 24 Gréement, etc., de ces vapeurs..... 9,472 26 Réparations, etc., do ..... 1,087 60 Approvisionnements, etc., do ..... 25,293 08 Dépenses totales, en outre des prix d'achat$85,432 18 (Voir les "Comptes Publics" pour 1867.)
De Rescue	.....	21,000 00	21,000 00	.....	21,000 00		
Total, Navires provinciaux, Bas et Haut-Canada.	43,472 43	305,784 40	349,256 83	158,456 00	507,712 83	.....	Comme le service accompli par ces navires est à l'avantage général des deux provinces, les sommaires de cet Appendice font porter à chacune la moitié des dépenses.
Moitié de la dépense, soit pour le Bas-Canada.	21,736 21	152,892 20	174,628 41	79,228 00	253,856 41	.....	Voir la remarque ci-dessus.
Moitié de la dépense, soit pour le Haut-Canada.	21,736 22	152,892 20	174,628 42	79,228 00	253,856 42	.....	Voir la remarque ci-dessus.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Date de la construction.	OBSERVATIONS.
	Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
AUTRES PHARES.							
(*Construits par les Bureaux de la Trinité de Québec et Montréal.*)	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Sous le Bureau de la Trinite de Quebec.							
Pointe Est d'Anticosti, Pointe Heath	25,135 27	.....	25,135 27	.....	25,135 27	 1835	Ces sommes comprennent le prix des appareils des feux. Chaque date ici mentionnée indique le jour où le phare fut allumé pour la première fois ; on n'a pu se procurer la date de la construction. Le phare de la Pointe aux Pères, incendié en 1866, fut reconstruit en 1867, mais n'est pas complètement achevé. Le coût s'élèvera à $2,560.
Pointe Sud-Ouest d'Anticosti	33,819 80	.....	33,819 80	.....	33,819 80	 1831	
Pointe des Monts	21,199 17	.....	21,199 17	.....	21,199 17	 1830	
Ile Verte	11,703 24	.....	11,703 24	.....	11,703 24	 1809	
Ile Rouge	.....	26,936 35	26,936 35	.....	26,936 35	 1848	
Bicquet	.....	18,636 10	18,636 10	.....	18,636 10	 1844	
Pilier du Sud	.....	16,251 17	16,251 17	.....	16,251 17	 1843	
St. Antoine	.....	808 65	808 65	.....	808 65	 1858	
Ste. Croix	.....	1,042 85	1,042 85	.....	1,042 85	 1842	
Portneuf, Phare d'amont	.....	1,171 75	1,171 75	.....	1,171 75	 1842	
Do do d'aval	.....	1,666 30	1,666 30	.....	1,666 30		
Total, B. de la Trinité de Québec	91,857 48	66,513 17	158,370 65	.....	(*a*) 158,370 65		
Sous le Bureau de la Trinite de Montreal.							
							Aujourd'hui.
Lotbinière	.....	100 00	100 00	.....	100 00	Avant 1842	Coût approx. 1er phare construit en 1816. 1 phare.
Lotbinière (Pointe Platon)	.....	992 00	992 00	.....	992 00	 1860	Un phare fut construit ici en 1816 ..... 1 "
L'Islet, Richelieu	.....	2,350 00	2,350 00	.....	2,350 00	 1865	Un phare fut construit ici en 1816 ..... 1 "
Riv. du Chêne, Pte. Langlois	.....	138 00	138 00	.....	138 00	 1854	Un phare fut construit ici en 1816 ..... 1 "
Cap Charles	.....	509 00	509 00	.....	509 00	 1855	..... 2 phares.
Grondines	.....	1,152 00	1,152 00	.....	1,152 00	 1859	..... 2 "
St. Pierre les Becquets	.....	800 00	800 00	.....	800 00	 1864	Un phare fut construit ici en 1816 ..... 1 phare.

Batiscan		1,070 00	1,070 00		1,070 00		1867	Deux phares furent placés ici en 1844.
Champlain		145 00	145 00		145 00		1844	Un phare.
Cap de la Magdeleine en bas		750 00	750 00		750 00	avant..	1842	Deux phares—coût approximatif; régistres incendiés.
Cap de la Madeleine en haut		160 00	160 00		160 00		1854	Un phare fut construit ici en 1843.
Cap de la Madeleine en haut		790 00	790 00		790 00		1863	Un phare.
Port St. François		150 00	150 00		150 00	avant..	1842	Un phare—coût approximatif; régistres incendiés.
Port St. François		1,094 00	1,094 00		1,094 00		1865	Un phare fut construit ici en 1843.
Pointe du Lac		250 00	250 00		250 00	avant..	1842	Coût approx.—régistres incendiés—un phare aujourd.
Phare flott., L. St. Pierre, No. 1		6,639 00	6,639 00		6,639 00		1856	Un phare flottant.
Do do No. 2		6,639 00	6,639 00		6,639 00		1856	Un phare flottant fut placé ici en 1816.
Do do No. 3		6,639 00	6,639 00		6,639 00		1856	Un phare do do 1828.
Ile aux Raisins		2,090 00	2,090 00		2,090 00		1867	Un phare fut do 1843.
Ile aux Raisins		2,760 00	2,760 00		2,760 00		1863	Un phare.
Ile à la Pierre (c)		1,112 00	1,112 00		1,112 00		1858	Un phare.
Lavaltrie		2,300 00	2,300 00		2,300 00		1858	1er phare construit en 1831. Deux phares aujourd'hui.
Contrecœur		1,165 00	1,165 00		1,165 00		1856	Do do 1838. Do do do
Ile aux Prunes		1,500 00	1,500 00		1,500 00		1866	Un phare.
Repentigny		500 00	500 00		500 00	avant..	1842	Coût approximatif—régistres incendiés. Deux phares.
Ile à la Bague		670 00	670 00		670 00		1865	1er phare construit en 1831.
Ile Ste. Thérèse		1,020 00	1,020 00		1,020 00		1856	Deux phares.
Pointe aux Trembles		580 00	580 00		580 00		1860	1er phare construit en 1846.
Pointe aux Trembles		940 00	940 00		940 00		1862	Un phare.
Havre de Montréal		1,118 00	1,118 00		1,118 00		1859	1er phare construit en 1830. Deux phares aujourd'hui.
Total, B. de la Trinité, Montréal		46,122 00	46,122 00		(b) 46,122 00			
Dépenses totales des bureaux de la Trinité du Bas-Banada...$	91,857 48	112,635 17	204,492 65		204,492 65			
Ajoutez les dépenses par le Dép. Trav. Pub., sur les phares du Bas-Canada, comme on le voit à la page 505	380,167 26	560,030 79	940,198 05		940,198 05			
Total, phares du Bas-Canada..$	472,024 74	672,665 96	1,144,690 70		1,144,690 70			
Total, phares du Haut-Canada rapporté de la page 500	98,550 51	442,749 63	541,300 14		541,300 14			
Total des phares du Bas et du Haut-Canada	570,575 25	1,115,415 59	1,685,990 84		1,685,990 84			

N.B.—Les Etats des phares construits sous les Bureaux de la Trinité de Québec et de Montréal, ont été reçus trop tard pour être insérés à leur place dans la liste des phares, pages 504 et 505.

(a) Voir "l'Etat No. 2,926" du 30 Mars, 1868, signé E. B. Lindsay, commis, Maison de la Trinité, Québec.

(b) Voir "l'Etat No. 3,007" du 4 Avril 1868, signé E. D. David, commis, Maison de la Trinité, Montréal.

(c) Il y a 2 phares à Sorel qui ne coutent rien au gouvernement. La Compagnie du Richelieu les a transférés à la Maison de la Trinité de Montréal en 1865.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

No. dans R. C. Ch. F.	OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total de Construction et de Mat. roul. autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longue'r en milles, à l'exclusion des voies latérales et voies doubles.	OBSERVATIONS.
	CHEMINS DE FER.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
*	Bas et Haut-Canada.							
2	Grand Tronc	.....	A15,142,633 34	15,142,633 34	69,092,764 66	84,235,398 00	905.50	C'est le montant dépensé jusqu'au 31 déc. 1866, y compris $6,346,133 33 payées à MM. Peto et Cie. pour le pont Victoria, mais non compris le coût des lignes supplémentaires dont le G. T. a le contrôle—non compris de même $10,464,760 19 d'intérêts dûs le 1er juillet 1867, sur un emprunt du gouvernement. Pour les détails sur la distribution de l'emprunt et les sommes payées aux entrepreneurs des diverses sections du ch. de fer—voir les Références des chemins de fer, à la fin de cet Appendice.
9	Montréal et Champlain	.....	.....	.....	2,417,688 00	2,417,688 00	83.00	Ligne supplémentaire sous le contrôle de la compagnie du Grand Tronc.
4	Buffalo et Lac Huron	.....	.....	.....	D 8,000,780 00	8,000,780 00	160.00	do do do
	Total—Grand Tronc et lignes supplémentaires en Canada.	.....	15,142,633 34	15,142,633 34	79,511,232 66	94,653,866 00	1148.50	Ceci ne comprend pas les lignes supplémentaires dont le G. T. a le contrôle dans les E.-U., savoir :

	Milles.	Coût de const. et mat. roul.
De l'Atlantique et du St. Laurent	166	$5,978,900
De Port Huron à Détroit	62	2,169,736
Total dans les E.-U.	228	8,148,636
Ajoutez—total dans le Canada	1148½	94,653,866
Total sous le Grand Tronc, Etats-Unis et Canada	1376½	$102,802,502

*								
1	Great Western		B. 2,810,500 00	2,810,500 00	21,966,930 00	24,777,430 00	363.25	Dépense jusqu'au 31 janvier 1867. Elle comprend $1,130,747.50 d'intérêts accumulés jusqu'au 1er juillet 1867, sur un emprunt du gouvernement. La longueur comprend un chemin de fer de 11 milles, entre Preston et Berlin, qui ne semble pas être en usage.
3	Northern		C. 2,311,666 67	2,311,666 67	3,146,122 33	5,457,789 00	94.14	Jusqu'au 31 décembre 1866, non compris $1,464,736.93 d'intérêts accumulés sur un emprunt du gouvernement, le 1er juillet 1867.
			20,264,800 01	20,264,800 01	104,624,284 99	124,889,085 00	1605.89	Pour les détails au sujet de la dette et des intérêts dus au gouvernement par les chemins de fer Grand Tronc, Great Western et Northern—voir les Comptes Publics de 1867, ainsi que les états intitulés "Chemins de fer" dans les références à la fin de cet Appendice.
5	London et Port Stanley				E. 1,032,850 00	1,032,850 00	24.00	Jusqu'au 31 janvier 1866.
6	Cobourg et Peterborough, et chemin de fer de Marmora (14 milles seulement étaient ouverts au commerce en 1866.)				F. 900,000 00	900,000 00	28.00	C'est ce que coûta d'abord aux propriétaires actuels le chemin de fer et le matériel de roulage; la valeur actuelle est estimée à $109,000. La longueur du chemin de fer de Marmora n'a pas été établie. La ligne de Cobourg et Peterborough a été fermée pendant plusieurs années. Celle de Marmora est dit-on en opération.
7	Erié et Ontario				G. 300,000 00	300,000 00	17.00	C'était un chemin de fer desservi par des chevaux et construit en vertu d'une charte de 1835; il fut ouvert en 1835, entre Queenstown et Chippewa, pour remplacer l'ancien portage occupé par le Canal Welland. La charte de ce chemin de fer fut amendée en 1852 et la ligne fut établie entre Niagara, sur le lac Ontario, et les chûtes de Niagara. Il y eut, avant l'Union, une émission de $20,987.92 en débentures, par le gouvernement pour ce chemin de fer. Cette somme est entrée dans les "Chemins du H.-C.," page 520.
8	Ottawa et Prescott				H. 2,008,994 00	2,008,994 00	54.00	Dépense jusqu'au 31 décembre 1866.
10	Carillon et Grenville				98,761 00	98,761 00	12.75	do do do Utilisé en été seulement.
11	St. Laurent et Industrie				54,100 00	54,100 00	12.00	do do do do do
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton.				I. 1,993,580 00	1,993,580 00	56.50	do do Y compris l'emb'ment à Peterboro'.
13	Welland				J. 1,622,843 00	1,622,843 00	25.00	do do jusqu'au 31 décembre 1866.
14	Brockville et Outaouais				K. 2,647,004 00	2,647,004 00	86.50	do do do do
15	Stanstead, Shefford et Chambly.				L. 1,216,000 00	1,216,000 00	43.00	do jusqu'au 31 déc. 1865. Pas d'état pour 1866. Ce chemin est exploité par la compagnie du chemin de fer Central du Vermont.
16	Peterbor'gh et Lac Chemung				Appears to be in	cluded in No. 6	4.00	Etait maintenu par le ch. de fer de Cobourg à Peterboro', mais il ne parait pas être aujourd'hui en opération.
	Total, B. et Haut-Canada		20,264,800 01	20,264,800 01	116,498,416 99	136,763,217 00	1968.64	Y compris env. $6,822,840 sousc. par les municipalités.

* Les numéros qui précèdent chaque chemin de fer sont ceux donnés dans le Rapport des Commissaires des chemins de fer pour 1859-1860.

Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L—voir, à la fin de cet Appendice, les états indiquant les sommes placées dans les chemins de fer par les municipalités du Bas et du Haut-Canada.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

ETAT indiquant 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

No. dans R. C. ch. de fer.	OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial. Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.	Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total de Construction et de Mat. roul. autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longue'r en milles, à l'exclusion des voies latérales et voies doubles.	OBSERVATIONS.
	RECAPITULATION.							
*	Ch. de fer du Bas-Canada.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
2	Grand Tronc–Proportion d'après le nombre de milles.	.....	7,098,893 26	7,098,893 26	32,390,810 16	39,489,703 42	424.50	Dépenses jusqu'au 31 décembre 1866.
11	St. Laurent et Industrie	.....	.....	.....	54,100 00	54,100 00	12.00	do do do
15	Stanstead, Shefford et Chambly.	.....	.....	.....	M. 1,216,000 00	1,216,000 00	43.00	do do 1865.
9	Montréal et Champlain	.....	.....	.....	2,417,688 00	2,417,688 00	83.00	do do 1866.
10	Carillon et Grenville	.....	.....	.....	N. 98,761 00	98,761 00	12.75	do do do
	Total–Ch. de fer du B.-Canada	.....	7,098,893 26	7,098,893 26	36,177,359 16	43,276,252 42	575.25	La dépense, totale à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, comprend environ $955,440, de placements par les municipalités du Bas-Canada à même le fonds de l'emprunt municipal.
	Ch. de fer du Haut-Canada							
2	Grand Tronc–Proportion d'après le nombre de milles.	.....	8,043,740 08	8,043,740 08	36,701,954 50	44,745,694 58	481.00	Dépenses jusqu'au 31 décembre 1866.
8	Outaouais et Prescott	.....	.....	.....	H. 2,008,994 00	2,008,994 00	54.00	do do do
14	Brockville et Outaouais.....	.....	.....	.....	K. 2,647,004 00	2,647,004 00	86.50	do do do

6	Cobourg et Peterborough et chemin de fer de Marmora.	.....	.....	.....	F. 900,000 00	900,000 00	28.00	14 milles seulement furent ouverts au commerce, en 1866.
16	Peterborough et lac Chemung	.....	.....	.....	.....	Paraît compris dans le No. 6.	4.00	N'est pas en opération, parait-il.
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton.	.....	.....	.....	I. 1,993,580 00	1,993,580 00	56.50	Dépense jusqu'au 31 déc. 1866.
3	Northern	.....	2,311,666 67	2,311,666 67	C. 3,146,122 33	5,457,789 00	94.14	do do do
7	Erié et Ontario.....	.....	.....	.....	G. 300,000 00	300,000 00	17.00	Ce montant fut placé sur le chemin de fer par les municipalités des villes de Chippewa et Niagara, avant 1864.
13	Welland.....	.....	.....	.....	J. 1,622,843 00	1,622,843 00	25.00	Dépense jusqu'au 31 Décembre 1866.
1	Great Western	.....	2,810,500 00	2,810,500 00	21,966,930 00	24,777,430 00	363.25	do 31 Janvier 1867.
5	London et Port Stanley	.....	.....	.....	E. 1,032,850 00	1,032,850 00	24.00	do 31 Janvier 1866.
4	Buffalo et lac Huron.....	.....	.....	.....	D. 8,000,780 00	8,000,780 00	160.00	do 31 Décembre 1866.
	Total—Ch. de fer, H.-Canada	.....	13,165,906 75	13,165,906 75	80,321,057 83	93,486,964 58	1393.39	La dépense totale, à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, comprend $5,867,400, versées par les municipalités du Haut-Canada à même le fonds d'emprunt municipal.
	Total—Ch. de fer, Bas et H.-Canada, comme ci-dessus..	.....	20,264,800 01	20,264,800 01	116,498,416 99	† 136,763,217 00	‡ 1968.64	Non comprises les lignes supplémentaires des Etats-Unis.ℨ

* Les chiffres placés vis-à-vis chaque chemin de fer sont ceux que donne le Rapport des Commissaires des chemins de fer de 1859-1860.

† Cette dépense est basée sur les Etats des "Statistiques Diverses du Canada" pour 1866, 1re partie, signée John Langton, auditeur, en date d'octobre 1867. Pour comparer le coût total de la construction et du matériel de roulage indiqué ici avec le coût que donnent les "Statistiques," il faut ajouter et déduire les sommes suivantes :—

Coût total de la construction et du matériel de roulage, comme ci-dessus	$136,763,217 00
AJOUTEZ—Chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, sur le territoire des Etats-Unis	5,978,900 00
do Chemin de fer de Port Huron et Détroit do	2,169,736 00
	144,911,853 00
DEDUISEZ—Chemin de fer, Erié et Ontario omis dans les Statistiques ci-dessus mentionnées	300,000 00
Coût total de la construction et du matériel de roulage jusqu'en 1867, tel qu'indiqué dans les "Statistiques Diverses"	$144,611,853 00

Pour les références A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N—voir l'Etat à la fin de cet Appendice, montrant les sommes versées dans les chemins de fer par les municipalités du Bas et du Haut-Canada.

‡ Pour les sections de chemins de fer et les dates de l'ouverture de chaque chemin de fer dans le Haut et le Bas-Canada,—voir les tables des références à la fin de cet Appendice.

Les longueurs de chaque chemin de fer sont tirées du Rapport des Commissaires des chemins de fer pour 1859-60 et des livrets de chemins de fer de 1868, et ne s'accordent pas toujours avec celles des "Statistiques Diverses" déjà citées.

ℨ Pour détails au sujet du matériel de roulage, des passagers, recettes, frais de régie, etc., sur chaque chemin de fer respectivement—voir les Etats "Références aux Chemins de fer," à la fin de cet Appendice, et "Statistiques Diverses."

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

Extrait General pour la Province du Bas-Canada, maintenant la Province de Quebec.

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Ca nada avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

Voir page de l'Appendice.	OUVRAGES.	Depenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur du canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses, etc.
		Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvern'ment jusqu'au 30 juin 1867.				
489	Navigation du St. Laurent :—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	Canaux de Lachine et Beauharnois, lac St. Pierre, rapides de Lachine, du Côteau et des Cèdres.....	446,809 98	4,988,787 89	5,435,597 87	40,000 00	5,475,597 87	31.25	14
490	Navigation de Montreal a Kingston, par l'Outaouais :—							
	Ecluse de Ste. Anne, canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville.....	19,860 02	177,650 13	197,510 15	.....	197,510 15	8.14	12
491	Navigation de Montreal au Lac Huron, par l'Outaouais :—							
	Canal des Chats (inachevé).....	.....	482,950 81	482,950 81	....	482,950 81	2.83	6
491	Navigation du Richelieu et du Lac Champlain :—							
	Ecluse et barrage de St. Ours et Canal Chambly.....	322,441 58	433,807 83	756,249 41	.....	756,249 41	12.13	10
494	Ouvrages sur les Rivieres Navigables :—							
	Rapides du Richelieu et Rivière du Nord	....	14,394 61	14,394 61	....	14,394 61		
	Total—Canaux et Améliorations des Rivières....$	789,111 58	6,097,591 27	6,886,702 85	40,000 00	6,926,702 85	54.35	42

497	HAVRES ET JETEES :—							
	Amherst, Gaspé, Rimouski, Rivière du Loup, Port aux Quilles, Rivière Ouelle, Malbaie, Eboulements, L'Islet, Grosse-Ile, Berthier, Montreal, Rapides du St. Laurent, St. Anicet.....	357,700 00	965,139 99	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	.....	.....
557	PHARES, BOUEES ET SIGNAUX :—							
	Entre le Détroit de Belle-Ile et la ligne provinciale entre le Bas et le Haut-Canada	472,024 74	672,665 96	1,144,690 70	.....	1,144,690 70	.....	.....
	Total—Ouvrages ayant rapport à la Navigation....$	1,618,836 32	7,735,397 22	9,354,233 54	83,538 67	9,437,772 21	54.35	42
516	GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES :—							
	Rivières Saguenay, St. Maurice et Outaouais.....	.....	748,783 18	748,783 18	.....	748,783 18	.....	.....
519	CHEMINS :—Y compris les ch. à barrières et de colonisation..	1,129,312 03	1,694,893 79	2,824,205 82	936,175 43	3,760,381 25	Longueur de ch., non compris ceux de colonisation. 1,402.19	.....
522	PONTS :—Non compris ceux des chemins à barrières et de colonisation, dont le coût comprend celui des ponts.....	.....	353,357 81	353,357 81	.....	353,357 81	.....	Ponts. 131
553-	EDIFICES PUBLICS :—A l'exclusion de ceux construits par les institutions charitables et au moyen de donations particulières. (Voir les Références à la fin de cet Appendice).	1,483,552 18	2,551,135 67	4,034,687 85	60,000 00	4,094,687 85	.....	
555	NAVIRES PROVINCIAUX :—Moitié portée au compte de chaque province.....	21,736 21	152,892 20	174,628 41	79,228 00	253,856 41	.....	
	Coût total des ouvrages, non compris les chemins de fer—Bas-Canada .....$	4,253.436 74	13,236,459 87	17,489,896 61	1,158,942 10	18,648,838 71	..... Long. totale de ch. de fer (voie princip. à l'exclusion des voies latér. etc.) 575.25	
560	CHEMINS DE FER :—Non compris la ligne supplém. des E.-U.	.....	7,098,893 26	7,098,893 26	36,177,359 16	43,276,252 42		
	Coût total des ouvrages—Bas-Canada .....$	4,253,436 74	20,335,353 13	24,588,789 87	37,336,301 26	61,925,091 13		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

Extrait Général pour la Province du Haut-Canada, maintenant Province d'Ontario.

Etat indiquant: 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841); 2° Les dépenses du Gouvernement depuis l'Union jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867); 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

Voir page de l'Appendice.	OUVRAGES.	Dépenses faites à même les fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur du canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses, etc.
		Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouvernem't, jusqu'au 30 juin 1867.				
489	Navigation du St. Laurent :—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	Canaux de Cornwall, Williamsburgh, Welland et de la Baie de Burlington, et bas fonds du lac Ste. Claire.....	3,424,322 22	7,750,996 00	11 ,75,318 22	272,720 00	11,448,038 22	75.33	43
490	Navigation de Montreal a Kingston, *par* l'Outaouais :—							
	Canal Rideau, et rivière Tay.....	5,630 35	155,196 30	160,826 65	3,921,701 47	4,082,528 12	126.25	52
492	Navigation de la riviere Trent.....	92,449 33	216,921 98	309,371 31	.....	309,371 31	1.21	5
493	Navigation de la Grande Riviere.....	2,000 00	1,302 23	3,302 23	194,559 20	197,861 43	5.25	8
493	Canal Desjardins.....	68,000 00	52,263 93	120,263 93	30,684 00	150,947 93	3.85	None.
494	Ouvrages sur les Rivieres Navigables :—							
	Détroit entre le lac Simcoe et le lac Couchiching et la rivière Thames.....	.....	13,959 72	13,959 72	.....	13,959 72	.....	.....
	Total—Canaux et Améliorations sur les Rivières.....$	3,592,401 90	8,190,640 16	11,783,042 06	4,419,664 67	16,202,706 73	211.89	108
503	Havres et Jetees :—							
	L'Orignal, Picton, Napanee, Presqu'Ile, Cobourg, Port Hope, Whitby, Toronto, Oakville, Dover, Burwell, Bruce, Stanley, Rondeau, Penetangore, Inverhuron, Elgin, Saugeen, Chantry Island, Owen Sound et Meaford.....	109,054 93	737,584 60	846,639 53	8,500 00	855,139 53	.....	.....

507	PHARES, SIGNAUX ET BOUEES :—							
	Depuis la ligne provinciale entre le Bas et le Haut Canada jusqu'au lac Supérieur	98,550 51	442,749 63	541,300 14	.....	541,300 14	.....	.....
	Total des ouvrages ayant rapport à la navigation..$	3,800,007 34	9,370,974 39	13,170,981 73	4,428,164 67	17,599,146 40	211.89	108
516	GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES :—							
	Rivière des Outaouais et rivière Trent	85,142 67	512,726 82	597,869 49	.....	597,869 49	Non compris les ch. de colonisation. 1,339.20	
521	CHEMINS :—Y compris les ch. à barrières et de colonisation...	974,008 82	2,139,614 87	3,113,623 69	.....	3,113,623 69		
522	PONTS :—Non compris ceux des chemins à barrières et de colonisation	50,000 00	206,927 27	256,927 27	.....	256,927 27	.....	Ponts. 44
551	EDIFICES PUBLICS :—A l'exclusion de ceux construits par les institutions de charité ou au moyen de donations particulières. (Voir Références à la fin de cet Appendice)	661,851 29	4,480,021 56	5,141,872 85	.....	5,141,872 85		
555	NAVIRES PROVINCIAUX :—Moitié portée au compte de chaque province	21,736 22	152,892 20	174,628 42	79,228 00	253,856 42		
	Coût total des ouvrages à l'exclusion des chemins de fer, Haut-Canada	5,592,746 34	16,863,157 11	22,455,903 45	4,507,392 67	26,963,296 12	Longueur totale de chem. de fer (voie princ. à l'exclusion des voies latérales, etc.) 1,393.39	
561	CHEMINS DE FER	.....	13,165,906 75	13,165,906 75	80,321,057 83	93,486,964 58		
	Coût total des ouvrages—Haut-Canada.....$	5,592,746 34	30,029,063 86	35,621,810 20	84,828,450 50	120,450,260 70		

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

Extrait Général pour les Provinces-Unies du Bas et du Haut-Canada.

ETAT indiquant : 1° Les dépenses faites par le Gouvernement Provincial pour la construction des Travaux Publics du Canada, avant l'Union (10 février 1841) ; 2° Les dépenses du Gouvernement, depuis l'Union, jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867) ; 3° Les dépenses faites à même d'autres fonds que ceux de la Province.

Voir page de l'Appendice.	OUVRAGES.	Dépenses faites a meme les Fonds du Gouvernement Provincial.			Dépense à même d'autres fonds que ceux de la province, autant qu'on a pu l'établir.	Coût total des ouvrages, autant qu'on a pu l'établir, jusqu'au 30 juin 1867.	Longueur du canal, etc., en milles.	Nombre d'écluses, etc.
		Avant l'Union, autant qu'on a pu l'établir.	Depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites par le gouver'ment, jusqu'au 30 juin 1867.				
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
489	Navigation du St. Laurent :— Canaux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh, Welland et de la Baie de Burlington, Lac St. Pierre, Rapides de Lachine, du Côteau et des Cèdres, et bas-fonds du Lac Ste. Claire	3,871,132 20	12,739,783 89	16,610,916 09	312,720 00	16,923,636 09	106.58	57
490	Navig. entre Montreal et Kingston par l'Outaouais :— Ecluse de Ste. Anne, Canaux de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville et Rideau, et la rivière Tay	25,490 37	332,846 43	358,336 80	3,921,701 47	4,280,038 27	134.39	64
491	Navig. de Montreal au Lac Huron par l'Outaouais :— Canal des Chats (inachevé)	.....	482,950 81	482,950 81	.....	482,950 81	2.83	6
491	Navigation du Richelieu et du Lac Champlain :— Ecluse et barrage de St. Ours et Canal Chambly	322,441 58	433,807 83	756,249 41	.....	756,249 41	12.13	10
492	Navigation de la Riviere Trent	92,449 33	216,921 98	309,371 31	.....	309,371 31	1.21	5
493	Navigation de la Grande Riviere	2,000 00	1,302 23	3,302 23	194,559 20	197,861 43	5.25	8
493	Canal Desjardins	68,000 00	52,263 93	120,263 93	30,684 00	150,947 93	3.85	Aucun.
494	Ouvrages sur les Rivieres Navigables	.....	28,354 33	28,354 33	.....	28,354 33		
	Total—Canaux et Améliorations sur les Rivières..$	4,381,513 48	14,288,231 43	18,669,744 91	4,459,664 67	23,129,409 58	266.24	150
503	Havres et Jetees :— Sur le St. Laurent, y compris un pilier dans l'Outaouais...	466,754 93	1,702,724 59	2,169,479 52	52,038 67	2,221,518 19		

557	PHARES, SIGNAUX ET BOUEES :— Sur le St. Laurent depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'au Lac Supérieur	570,575 25	1,115,415 59	1,685,990 84	.....	1,685,990 84	.....	.....
	Total—Ouvrages se rattachant à la navigation....$	5,418,843 66	17,106,371 61	22,525,215 27	4,511,703 34	27,036,918 61	266.24	150
516	GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES :— Sur les rivières Saguenay, St. Maurice, Outaouais et Trent.	85,142 67	1,261,510 00	1,346,652 67	.....	1,346,652 67	Non compris les ch. de colonisation. 2741.39	
521	CHEMINS :—Y compris les chem. à barrières et de colonisation	2,103,320 85	3,834,508 66	5,937,829 51	936,175 43	6,874,004 94		
522	PONTS :—Non compris ceux des chemins à barrières et de colonisation	50,000 00	560,285 08	610,285 08	.....	610,285 08	.....	Ponts. 175
553	EDIFICES PUBLICS :—Non compris ceux construits par des institutions charitables ou par donations particulières...	2,145,403 47	7,031,157 23	9,176,560 70	60,000 00	9,236,560 70		
555	NAVIRES PROVINCIAUX	43,472 43	305,784 40	349,256 83	158,456 00	507,712 83		
	Coût total des ouvrages, non compris les chemins de fer—Bas et Haut-Canada .....$	9,846,183 08	30,099,616 98	39,945,800 06	5,666,334 77	45,612,134 83	Long. tot. de ch. de fer, non comprises les voies latér. etc. 1968.64	
561	CHEMINS DE FER :—Bas et Haut-Canada	.....	20,264,800 01	20,264,800 01	116,498,416 99	136,763,217 00		
	Coût total des ouvrages—Bas et Haut-Canada...$	9,846,183 08	50,364,416 99	60,210,600 07	122,164,751 76	182,375,351 83		

* REMARQUES GENERALES.

Les sommes de la colonne "Dépenses du gouvernement avant l'Union" marquées de l'astérique * indiquent seulement les montants pour lesquels il y eut émission de débentures, non rachetées encore. Elles sont tirées d'un rapport en réponse à une adresse de l'assemblée législative, signée par D. Daly, secrétaire, à Montréal, le 27 juillet 1847 ; on n'a pu établir les autres dépenses sur ces travaux, avant l'Union. Les autres sommes de la même colonne embrassent les dépenses en débentures ou à même d'autres fonds autant qu'on a pu les établir. Dans le dernier cas, les montants sont en partie tirés d'un "Etat du reveu et de la dépense, chaque année, dans le Bas et le Haut-Canada, depuis le commencement de la constitution de chaque province, jusqu'à l'époque de leur Union" ; cet état fut publié par ordre de l'assemblée législative, à Montréal en 1847, indépendamment de l'état du 27 juillet 1847 déjà mentionné ; on les a aussi en partie obtenus en consultant les archives parlementaires et les livres des commissaires locaux, sons le contrôle desquels les ouvrages furent construits avant l'Union.

Les "Dépenses du gouvernement depuis l'Union" sont tirées des "Comptes Publics"—des "Rapports des Commissaires des Travaux Publics" imprimés, et d'autres documents officiels. La plus grande partie de ces dépenses a été faite par le département des Travaux Publics.

Dans les "Références" suivantes, on trouvera des explications et des "Etats" au sujet des divers ouvrages.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Outaouais, 8 avril 1868.

G. F. BAILLAIRGÉ, I.C.

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

RÉFÉRENCES.

NAVIGATION DU St. LAURENT.

CANAL LACHINE.

Les renseignements suivants, au sujet du vieux canal, sont tirés d'une étude datée de Montréal le 19 mars 1842, par M. F. Griffin. Les travaux furent commencés en 1821 en vertu du statut provincial 1 Geo. IV, chap. 6. Ce canal fut partiellement ouvert en 1824 et achevé en 1825, au prix de £109,601 9d. ($438,404.15). (Un rapport des directeurs du canal Welland, daté le 31 décembre 1829, en porte le coût à £120,000.) Le gouvernement du Bas-Canada paya les dépenses, sauf une contribution de £10,000 par le gouvernement militaire qui assurait le libre passage des troupes, fourgons, etc. (Une dépêche du secrétaire d'Etat au gouverneur du Haut-Canada, datée du 30 septembre 1826, porte à £12,000 la contribution du gouvernement impèrial.)

Les anciennes écluses de ce canal, qui ont 100 × 20 pieds, avec 5 pieds d'eau sur les seuils, servent aujourd'hui à divers usages.

L'agrandissement général de cet ouvrage fut commencé à la fin de 1843 et terminé en 1849 ; les nouvelles écluses ont 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, excepté les deux écluses du terminus de Montréal qui ont une hauteur d'eau de 16 pieds sur les seuils afin de permettre aux navires d'outre-mer de passer dans le second bassin que l'on se propose de creuser plus tard à une profondeur correspondante ; le premier bassin a déjà été creusé.

Voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 55 à 59, et 84 à 85, dont est extrait ce qui précède.

A.—Une petite partie de cette dépense est sans doute couverte par les péages, vu que les emprunts autorisés par les divers actes ne s'élèverent qu'à £97,000 ($388,000).

B.—Dépenses depuis l'Union—voir l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal fut commencé en 1842 et ouvert dans l'automne de 1845 ; les écluses ont les mêmes dimensions que celles du nouveau canal Lachine ; les barrages, à la tête du canal, entre la terre ferme et la Grande-Ile et de là à l'Ile aux Chats furent commencés en mai 1849 et achevés en juin 1850, au prix £5,695 17s. 3d. ($22,783.45)—Voir l'évaluation finale, signée à Toronto, le 28 août 1850, par Samuel Keefer, ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, en faveur de MM. Brown et Watson, entrepreneurs.

C.—Dépenses depuis l'Union, prises dans l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3.

Cette somme comprend $254,807.31 payées de 1850 au 30 juin 1867, pour dommages par l'eau aux propriétés, depuis la construction des barrages, à la tête du canal.

Les indemnités payées, chaque année, jusqu'au 30 juin 1867, sont comme suit :—

	£	s.	d.
1851	4,245	12	5
1852–3	6,387	0	4
	454	8	2
1854–5	31,185	12	6
	1,753	18	2
1856	365	18	10
1857	787	17	7
	1,491	10	0
	60	0	0
A reporter	£46,731	18	0=$186,927.60

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

Les indemnités payées, chaque année, jusqu'au 30 juin 1867.—*Suite.*

Report	£ 46,731 18 0	=$186,927.60
1858	$34,652 45	
1859	Aucune.	
1860	14,331 50	
1861	Aucune.	
1862	338 00	
1863	5,143 00	
1864	462 96	
1865	486 55	
1866	10,625 24	
1867	1,840 01	
		$67,879 71

Total payé pour dommages causés par l'eau, depuis la construction des barrages à la tête du canal Beauharnois... ..... $254,807 31

Voir les rapports sur les Travaux Publics de 1851 à 1867.

CANAL CORNWALL.

Les travaux de ce canal furent commencés en 1834, sous des commissaires locaux nommés par un acte de la législature du Haut-Canada; bien que fort avancés en 1838, ils furent suspendus faute de fonds. Jusqu'à cette époque les dépenses furent payées à même le revenu du Haut-Canada. En 1842 les travaux furent repris, sous la direction du bureau des travaux des Canadas-Unis. (Voir l'Appendice N du Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 54 à 59 et 84, 85.)

Les écluses de ce canal ont 200 × 55 pieds avec une hauteur d'eau de 9 pieds sur les seuils, la même que pour les canaux de Lachine et de Beauharnois.

Avant 1800 et jusqu'à l'époque de la construction du canal Cornwall, les bateaux remontaient les rapides du Long Sault au moyen de deux petites écluses : l'une en bois, située près du village de Moulinette et construite par Adam Dixon, marchand du village.

D.—D'après un rapport d'un comité de la Chambre d'Assemblée, daté le 30 janvier 1840 (le dernier document publié que l'on trouve au sujet de cet ouvrage, pendant qu'il était sous le contrôle de commissaires), les dépenses jusqu'à la fin de 1839, s'élèvent à £356,579 ($1,426,316.)

Les livres tenus par les commissaires montrent comme suit les dépenses de chaque année, jusqu'à la fin de 1839 :

	£	s.	d.
1834	31,429	18	6
1835	85,849	12	8½
1836	82,821	13	6
1837	117,424	19	10
1838	36,676	17	6½
1839	7,931	9	9¼
Total	£362,134	11	10¼ =$1,448,538.37

A cette époque il était dû une somme de £5,215 15s. 6¼d. ($20,863.10) sur billets non rachetés, donnés par les commissaires aux entrepreneurs.

En 1840 les livres ne montrent qu'une dépense de quelques louis et n'en montrent aucune pour 1841 et 1842. Voir l'Appendice N, déjà cité.

E.—Les dépenses depuis l'Union sont tirées de l'Appendice No. 1, page 3.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Ces canaux (excepté celui de la Jonction commencé en 1852 et ouvert en 1856) furent commencés en 1843–44 ; celui des Galops fut ouvert en novembre 1846 et les autres en 1847. Les écluses et la hauteur d'eau sur les seuils sont les mêmes que pour les canaux de Lachine et Beauharnois.

F.—Les dépenses depuis l'Union sont prises dans l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3. Elles comprennent $230,796.11 pour la construction du canal de Jonction qui réunit le canal des Iroquois à celui des Galops.

Dépenses générales sur les Canaux du St. Laurent.

G.—Sur ce montant, il fut dépensé $41,837.79 pour poser sur les canaux du St. Laurent des portes d'écluses massives au lieu des anciennes portes en charpente.

Dépenses totales sur les Canaux du St. Laurent.

H.—Les dépenses sur ces canaux, d'après les livres de la province sont :

Avant l'Union	$1,760,390 30
Après l'Union	5,670,817 74
Total, d'après les Comptes Publics de 1867	$7,431,208 04

Le chiffre des dépenses avant l'Union, s'accorde avec celui que donnait un rapport à l'assemblée législative, en date du 27 juillet 1847, indiquant les dépenses faites pour chaque ouvrage public avant l'Union et depuis.

Ce rapport, auquel il sera encore fait allusion, ne semble pas montrer le total des dépenses faites, avant l'Union, dans tous les cas, mais seulement le montant considéré, à l'époque de l'Union, comme faisant partie de la dette des provinces-unies. Il n'embrasse pas les dépenses faites sur les travaux et défrayées à même le fonds du revenu consolidé et qui ne font pas partie de la dette publique.

Les dépenses, depuis l'Union, comparées à celles qu'indique ce rapport, sont comme suit :—

Sous Département des Travaux Publics	$5,665,331 36
Sous les commissaires du canal Cornwall	17,312 62
Total	$5,682,643 98
Dépenses d'après le Département des Finances	5,670,817 74
Différence	$ 11,826 24

Cette différence est due, paraît-il, à la déduction du produit de ventes de terrains, etc.

CANAL WELLAND.

Le canal Welland fut d'abord entrepris par une compagnie en vertu d'un acte de 1824. Les travaux furent commencés le 30 novembre 1824. Le tronc principal, depuis le lac Ontario jusqu'à la jonction du canal d'alimentation, et ce canal d'alimentation, jusqu'à son entrée dans la Grande Rivière, furent ouverts le 30 novembre 1829 ; la partie comprise entre la jonction et Port Colborne fut ouverte en 1832, avec une profondeur navigable de 7 pieds.

L'agrandissement de tout l'ouvrage fut commencé, sous le contrôle du Département des Travaux Publics, en 1841. Le nouveau canal fut ouvert jusqu'à Port Maitland, par le canal d'alimentation, en 1845 et depuis la jonction jusqu'à Port Colborne, en 1850, avec le niveau

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

de la Grande Rivière. Depuis cette époque, l'embranchement de Port Colborne fut graduellement agrandi et creusé, pour obtenir le niveau du lac Erié, avec une profondeur d'eau de 10 pieds. L'exécution de ce projet est aujourd'hui presque terminée.

Les plus gros navires auxquels ce canal peut donner passage, sont ceux de 440 tonneaux, mais le grand commerce charge rarement plus de 400 tonneaux, pour passer les plus petites écluses (160 × 26½ pieds), qui déterminent la capacité du canal. Les grandes écluses de 200 × 45 pieds pourraient livrer passage à 600 ou 700 tonneaux. Le bateau-à-hélice Welland (145 × 25 pieds) ayant un tonnage inscrit de 350 tonneaux, transporte sur le canal Welland, avec 10 pieds de tirant d'eau, 4,400 quarts de farine, et seulement 3,300 quarts sur les canaux du St. Laurent, où il ne rencontre que neuf pieds de tirant d'eau. Les navires qui traversent le canal Welland portent rarement plus de 4,000 quarts de farine. En général, les vapeurs en usage sur ce canal ont un tonnage qui varie de 226 à 277 tonneaux enregistrés; pour les voiliers, le tonnage varie de 309 à 413. Pour plus de détails—voir l'Appendice N, du Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 53 à 59, et 84 à 85; et aussi le Rapport des Travaux Publics de 1867.

I, J, K.—Ce sont les sommes dépensées pour d'anciens et de nouveaux ouvrages avant et depuis l'Union, d'après un état (No. 85,136) signé par Wm. Dickinson, député-inspecteur-général, en 1867. Voir l'Appendice No. 29, page 336.

J, K.—Les dépenses du Département, pour la construction de ce canal, depuis l'Union, en 1841, jusqu'au 1er juillet 1867, comme l'indique l'Appendice No. 1, page 3, s'élèvent à $4,900,820.60. Cette somme ne comprend pas les dépenses du gouvernement, avant l'Union, non plus que l'achat d'actions, etc., depuis l'Union.

I.—D'après le rapport à l'Assemblée Législative, déjà cité, en date du 27 juillet 1847, les dépenses, avant l'Union, s'élèvent à £503,924 6s. 5d. ($2,015,697.28).

D'après un mémoire du département des finances, en date du 19 février 1848, cette somme comprend les dépenses faites sur les anciens ouvrages, jusqu'à la date du rapport, c'est-à-dire, six ans après l'Union.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Ce canal peut être considéré comme un embranchement de la grande ligne de navigation du St. Laurent. C'est simplement un chenal artificiel, bordé, de chaque côté, de quais remplis de pierres, pratiqué à travers une langue de terre sablonneuse qui sépare le lac Ontario d'une grande nappe d'eau appelée la Baie de Burlington. Au moyen de ce canal, en navires tirant 10 pieds d'eau peuvent se rendre à la cité de Hamilton et au canal Desjardins.

La construction de ce canal fut autorisée par un acte, en date du 19 mars 1823; il fut commencé, sous des commissaires locaux, en 1825; ouvert aux navires en 1830, et achevé d'après le plan originaire en 1832; depuis, les ouvrages ont été agrandis, améliorés et en partie reconstruits.

L.—Cette somme fut dépensée sous des commissaires locaux; elle n'est pas mentionnée dans le rapport du 27 juillet 1847.

L, M.—D'après les Comptes Publics de 1867, la dépense, sur cet ouvrage, s'élève à $308,328.32. Cette somme ne comprend pas les dépenses faites, avant l'Union, et fait voir que le département des finances a dépensé, depuis l'Union, $17,283.83, en surplus de la dépense, sous le Département des Travaux Publics, indiquée dans l'Appendice No. 1, page 3.

N.—La somme de £1,584 11s. 10d. ($6,338.37) fut payée pour relever l'épave de l' "Eléonore," et celle de £387 16s. 3d. ($1,551.25) pour protéger les ouvrages, mais comme ces sommes ont été prélevées sur les péages, elles ne figurent pas dans la dépense.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

BAS-FONDS DU LAC STE. CLAIRE.

O, P.—Le chenal du Sud ou Walpole a été dragué à une profondeur de 12 pieds et une largeur de 300 pieds, sur une distance d'environ 1 mille; le restant du chenal, dans le lac, était assez profond. L'ouvrage a été commencé par des particuliers, en 1855, et fut continué, en 1857 et 1858, par des ingénieurs des Etats-Unis dont le gouvernement alloua, pour cet objet, la somme de $45,000 et tous les appareils de dragage nécessaires (au montant d'environ $5,000). Ces ingénieurs terminèrent le chenal, sur une largeur de 200 pieds, en août 1858. Ce chenal fut élargi, la même année, à 300 pieds, par le gouvernement canadien, au prix de $19,984.45. Voir l'Etat No. 3 de l'Appendice No. 1, page 6.

LAC ST. PIERRE.

Le fleuve St. Laurent, entre Québec et Montréal, a été creusé, sur une distance d'environ 11½ milles, dans le lac St. Pierre, pour y obtenir une profondeur de 20 pieds, au lieu de 11½ pieds, ce qui permettrait aux navires d'outre-mer, ayant un tirant d'eau correspondant, d'atteindre le port de Montréal. Cet ouvrage, d'abord dirigé par le Département des Travaux Publics, fut transféré aux Commissaires du Havre de Montréal, en vertu d'un acte passé en août 1850.

L'ouvrage fait sous le Département des Travaux Publics consistait dans un chenal en ligne droite ou artificiel; commencé en 1844, il fut suspendu, durant l'été de 1846, et repris dans l'automne. Il fut de nouveau suspendu, le 16 septembre 1847, faute de fonds. Ce chenal fut creusé, sur une distance d'environ 7 milles, avec une largeur variant de 100 à 150 pieds et une profondeur de 14 pieds à l'eau basse; il n'en restait à faire que 1½ à 2 milles. Il fut abandonné par les Commissaires du Havre, qui ont creusé et élargi le chenal naturel et l'ont complété, à une profondeur de 20 pieds, comme il est dit plus haut, dans l'automne de 1865.

Q.—Les dépenses du Département, sur cet ouvrage, comme l'indique l'Appendice No. 1, Etat No. 3, page 6, s'élèvent à $103,240.50.

Le coût total des ouvrages faits par le Département et les Commissaires du Havre, jusqu'au 30 juin 1867, s'élèvent à $1,164,235.08, d'après les "Comptes Publics" de 1867.

RAPIDES DE LACHINE, DU COTEAU ET DES CÈDRES.

Avant la construction du canal Beauharnois, la navigation, entre le lac St. Louis et le lac St. François, se faisait au moyen de petits canaux et écluses aux Cascades, aux Cèdres et au Côteau du Lac.

Avant 1804, c'était:

	Longueur du canal.	Largeur de l'écluse.
Aux Cascades—Un ancien canal français, avec écluse, à la Faucille, environ	400 pds.	6 pds.
Do do do au Trou du Moulin,	200 "	6 "
Do Ancienne écluse, au Rocher Fendu	200 "	6 "
Au Côteau du Lac—Canal avec deux écluses	900 "	7 "

Ces canaux avaient une hauteur d'eau de 2½ pieds, sur les seuils des écluses; celles-ci étaient en pierre et proportionnées pour des bateaux du port de 30 à 40 quarts de farine.

En 1804, les écluses du "Rocher Fendu" et du "Côteau du Lac" furent en partie reconstruites; un nouveau canal, avec 3 écluses, long d'environ ½ mille et large de 6 pieds, entre poteaux tourillons, fut construit, au pied des Cascades, en place des anciennes écluses françaises, à "La Faucille" et au "Trou du Moulin." En 1817 les écluses furent agrandies par le "Royal Staff Corps," de 6 à 12 pieds en largeur et de 2 à 3½ pieds d'eau sur les seuils, pour le passage de bateaux capables de transporter 80 à 100 quarts de farine.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

Ces ouvrages étaient sous le contrôle du "Board of Ordnance" et du "Royal Staff Corps," et furent construits principalement aux frais du Gouvernement Impérial, qui les transféra, avec les canaux de l'Outaouais et du Rideau et autres propriétés, au Gouvernement Provincial. L'acceptation du transfert fut autorisé par un acte du parlement canadien, en date du 30 mai 1855, et eut lieu en vertu d'un ordre en conseil du 25 janvier 1856. Voir les Appendices Nos. 58 et 60, pages 451 à 456, au sujet du transfert. On n'a pu établir le coût des ouvrages aux Cascades, au Rocher Fendu et au Côteau du Lac—tous les documents, à ce sujet, ayant été détruits par le feu dans le bureau de l'artillerie, à Montréal, en 1852.

Le tableau suivant montre le revenu et la dépense, sur les canaux des Cascades, du Rocher Fendu et du Côteau du Lac, depuis 1815 jusqu'à 1834.

Années.	Revenu brut.	Frais de réparations, etc.	Revenu net.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1816	873 5 0	307 8 5	565 16 7
1817	744 5 0	300 1 1	444 3 11
1818	1,624 17 6	336 3 6	1,288 14 0
1819	1,513 5 0	346 13 2	1,166 11 10
1820	1,833 10 0	429 11 3	1,403 18 9
1821	1,654 15 0	476 1 2	1,178 13 10
1822	1,558 10 0	523 3 0¾	1,035 6 11¼
1823	1,328 0 0	633 12 4	694 7 8
1824	1,254 0 0	557 16 3	696 3 9
1825	1,007 0 0	133 14 8	873 5 4
1826	1,881 2 10	1,421 0 10¾	460 1 11¼
1827	2,230 5 0	881 18 6	1,348 6 6
1828	2,089 17 6	579 11 6½	1,510 5 11½
1829	1,273 12 6	253 15 3	1,010 17 3
1830	2,627 17 6	779 19 8	1,847 17 10
1831	2,447 10 0	341 6 5	2,106 4 7
1832	2,545 5 0	932 3 11¾	1,613 1 0¼
1833	3,093 15 6	875 15 1	2,218 0 5
Totaux.....£	31,580 13 4	10,109 16 2¾	21,470 17 1¼

R.—D'après l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics pour 1848, pages 84, 85,

Cette dépense comprend les sommes suivantes :

En 1805. Octroi de la législature du Bas-Canada, dépensé, sous les commissaires locaux, pour améliorations à la navigation, entre Montréal et le lac St. François.....£1,000=$ 4,000 00

Cette somme fut employée à l'amélioration des rapides de Lachine.

En 1806. Nouvel octroi de la même législature, dépensé, sous les commissaires locaux, pour faire sauter et enlever de grosses pierres et creuser le chenal, etc., entre Montréal et Laprairie, à la Pointe St. Charles, dans les rapides de Lachine et les rapides au-dessus.....£1,000=$ 4,000 00

Vers 1832. Une autre somme fut accordée et dépensée pour enlever des obstructions, ouvrir un canal de ¼ mille environ, à travers la pointe du village des Cèdres, et commencer un canal de ⅔ mille de long, coupant une pointe située plus haut, sur les propriétés de Joachim Watier dit Lanoix, Duncan, Perry, Birmingham et French, immédiatement au-dessus du canal et du fort du Côteau du Lac, afin de faciliter le touage des bateaux Durham ou autres, remontant les rapides.* Ceci s'élevait à.....$ 40,405 83

Total, tel que mentionné.....$ 48,405 83

* N.B.—Ce canal avait ⅛ mille de long, jusqu'en 1841. Il fut alors prolongé, depuis la tranchée, sur la ferme de Watier, jusque chez French (distance totale de ⅔ mille) par M. McBaine, avec la permission du gouvernement. Il construisit, chez French, une écluse d'environ 120 × 15 pieds, de 4 pieds de chute et 4 pieds de tirant d'eau.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

NAVIGATION ENTRE MONTREAL ET KINGSTON PAR L'OUTAOUAIS.

ECLUSE STE. ANNE.

Ce canal fut commencé dans le printemps de 1840 et ouvert en juin 1843. L'écluse a 190 × 45 pieds, avec 7 pieds d'eau sur les seuils dans l'état ordinaire de la rivière, et avec 6 pieds d'eau dans le temps des plus basses eaux.

A.—Voir l'Appendice N, pages 84 et 85, Rapport des Travaux Publics pour 1848. Cette dépense fut faite sous le Bureau des Travaux du Bas-Canada.

B.—Voir l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3.

CANAUX DE CARILLON, CHUTE A BLONDEAU ET GRENVILLE.

Ces canaux furent commencés après 1819 et complétés en 1833. Ils furent construits par le "Royal Staff Corps," aux frais du Gouvernement Impérial qui les transféra ensuite au Gouvernement Provincial. Ils furent placés sous le contrôle du Département des Travaux Publics par un ordre en conseil du 3 mars 1857. (Pour les détails sur le transfert—voir les Appendices Nos. 58 et 60, pages 451 à 456.) La hauteur de l'eau sur les seuils des écluses de ces canaux est de 6 pieds; les dimensions des écluses varient de $106\frac{5}{6} \times 19$ à $130\frac{5}{6} \times 32\frac{5}{6}$.

C.—Les dépenses du Gouvernement Impérial pour les canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, n'ont pas été établies; tous les régistres, au sujet de ces ouvrages, étaient gardés dans le bureau de l'Artillerie, à Montréal, incendié en 1852.

D, F.—Ce sont les sommes dépensées, par le Bureau des Travaux Publics, en améliorations et réparations extraordinaires.

CANAL RIDEAU.

Ce canal fut commencé, le 21 septembre 1826, et fut terminé le 29 mai 1832; la hauteur de l'eau, sur les seuils des écluses, est de 5 pieds, et les dimensions des écluses sont de 134 × 33 pieds. Cet ouvrage fut construit aux frais du Gouvernement Impérial qui le transféra ensuite au Gouvernement Provincial, en même temps que les canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, comme il a été dit.

D, F.—D'après les Appendices Nos. 60 et 61, pages 456 à 458, les dépenses totales par le Gouvernement Provincial, sur ces canaux connus sous le nom général de "Canaux Militaires," sont comme suit:

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Sur tous les "Canaux Militaires," depuis le 1er octobre 1853 jusqu'au 1er janvier 1857, par le département des finances.—Voir Appendice No. 60, page 457	.....	.....	137,331 49
Sur les canaux de Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, depuis le 1er janv. 1857 jusq. 1er juill. 1867, par le Département des Travaux Publics. Réparations ordinaires.....	40,515 39		
Do Réparations extraordinaires.	22,538 25		
		63,053 64	
Do Régie	48,355 44		
		48,355 44	
Sur le canal Rideau, depuis le 1er janv. 1857 jusq. 1er juill. 1867, par le Dép. des Trav. Pub. Réparations ordinaires.	56,906 74		111,409 03
Do Réparations extraordinaires.	96,155 86		
		153,062 60	
Do Régie	212,166 49		
		212,166 49	
Do Arpentage	3,146 58		365,229 09
		3,146 58	
			3,146 58
Dépense totale, sous le Département des Travaux Publics, depuis le 1er janv. 1857 jusq. 1er juill. 1867.—Voir l'Appendice No. 61, page 458...$		(a) 479,784 75	
Dépense totale du Gouvernement Provincial, depuis le 1er oct. 1853 jusq. 1er juill. 1867..$			617,116 15

(a) N.B.—L'item $3,146 58, pour l'arpentage du Canal Rideau, dans l'Appendice No. 61, page 458, aurait dû être placé dans la colonne précédant celle des totaux.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

E.—Toute cette dépense à été faite avant l'Union. D'après les documents militaires, e ll comprend les *items* suivants:

—	Sterling.			Cours.	
	£	s.	d.	$	cts.
Coût du terrain	44,807	12	6¼	218,063	79
Coût de l'ouvrage fait par contrat	625,545	6	5	3,044,320	56
Coût des portes d'écluses	23,141	6	10¾	112,621	20
Paie de l'établissement	110,279	19	8	536,695	92
Coût total du Canal Rideau, sous le Gouvernement Impérial	803,774	5	6	3,911,701	47

Pour plus de détails au sujet des dépenses par le Gouvernement Impérial sur le canal Rideau, etc.—Voir l'Appendice No. 7, pages 68 et 69.

RIVIERE TAY.

Cette rivière tombe dans le Rideau, au pied du second lac Rideau, à environ 8 milles au-dessous de la ville de Perth.

Les ouvrages consistent en 1 écluse en bois et 4 en pierre (de 10×20 pieds, avec 4 pieds d'eau sur les seuils); en barrages et en glissoires pour la descente du bois. Ces ouvrages furent commencés en 1831 et ouverts à la navigation, en 1834, par une compagnie incorporée, avec un capital de $16,000.

Le gouvernement du Haut-Canada prêta $4,000 à la compagnie pendant la session de 1833–34, et $3,000 en 1836–7. Voir page 490.

G.*—Voir la remarque générale dans la récapitulation, page 567, au sujet des dépenses du Gouvernement, avant l'Union et autres dépenses.

H.—Voir les "Comptes Publics" pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

I.—Montant probable dépensé à même les fonds de la compagnie.

NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET LE LAC HURON, PAR L'OUTAOUAIS.

L'acte 7 Guil. IV, c. 57, du 4 mars 1837, autorise la nomination de commissaires pour faire le relevé de la rivière Outaouais et de son littoral, ainsi que des eaux qui coulent entre l'Outaouais et le lac Huron. Il allouait $12,000 pour cette exploration.

De nouveaux relevés, en rapport avec le projet de navigation de Montréal au lac Huron, furent autorisés et exécutés en 1857–1859; le premier par W. Shanly, et le second par T. C. Clarke.

CANAL DES CHATS.

Ce canal s'étend depuis le pied du rapide des Chats jusqu'au lac des Chats. Commencé en août 1854, il est encore inachevé; les travaux ayant été suspendus le 15 novembre 1856. D'après les plans et devis, il aurait des écluses de 190×45 pieds, semblables à l'écluse de Ste. Anne; la hauteur d'eau sur les seuils doit être de 7 pieds et l'éclusage total de 49.80 pieds.

J.—Sur ce montant $373,191.98 furent dépensées par le Département des Travaux Publics et la balance par le département des finances. Voir la page 491.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

NAVIGATION DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS—(VOIR PAGE 491).

Ces ouvrages furent commencés en 1844 et terminés en septembre 1849. L'écluse a 200 × 45 pieds, avec 7 pieds d'eau sur les seuils; à l'étiage, il y a au moins 7 pieds d'eau dans la rivière, entre St. Ours et le bassin de Chambly, distance d'environ 32 milles; dans les crûes, il passe entre 8 et 10 pieds d'eau par-dessus les barrages.

A.—Dépense sous le Département des Travaux Publics.—Voir l'Appendice No. 1, Etat No. 1, page 3.

CANAL CHAMBLY—(VOIR PAGE 491).

Ce canal fut commencé le 1er octobre 1831 et ouvert dans le printemps de 1843; il fut construit sous des commissaires locaux, qui eurent le contrôle des ouvrages jusqu'au 30 juin 1843. Les dimensions des écluses varient entre 118 × 23 et 125 × 23¾ pieds, avec 7 pieds d'eau sur les seuils.

Les bateaux à fond plat, dont on se sert sur cette voie, ne peuvent tirer plus de 6½ pieds, à cause des dépôts et des affaissements dans le canal.

Les céréales de l'Est du Canada, une grande partie du bois scié sur le St. Maurice, l'Outaouais et autres rivières qui se déversent dans le St. Laurent, aussi bien qu'une grande quantité de bois dégrossi ou équarri, en radeaux, prennent cette voie tous les ans pour atteindre les marchés américains.

Le lac Champlain qui commence à Rouse's Point, à 23 milles environ au-dessus de St. Jean, le terminus supérieur de ce canal, est long d'environ 111 milles. De St. Jean à Whitehall, à la tête du lac, distance de 134 milles, la navigation se fait sur le Richelieu et le lac Champlain avec des bateaux de 500 tonneaux, et de Rouse's Point à Whitehall avec des vapeurs de 700 tonneaux. Le "Vermont," de 167 tonneaux, est le premier vapeur américain qui parut sur le lac Champlain, en 1809, environ 200 ans après sa découverte par Samuel de Champlain.

B, C.—La dépense, sous les commissaires locaux, jusqu'au 30 juin 1843, s'élève approximativement à £120,204 ($480,816), déboursée comme suit:

A même les fonds du Bas-Canada ou sous sa garantie...	£107,004=	$428,016
A même les fonds des Provinces-Unies du Haut et du Bas-Canada	13,200=	52,800
	£120,204=	$480,816

Il faut ajouter les paiements suivants faits à M. John Jones, pour l'intérêt sur £35,000, à 6 par cent, qu'il avait prêtés aux commissaires, et pour le remboursement desquels on émit des débentures. Cette somme n'est pas mentionnée parmi les dépenses des commissaires locaux et se compose comme ci-après:

1842, 1er mai, intérêt de six mois jusqu'à cette date, payé sur warrant du Gouverneur-Général	£1,050
Do 6 septembre, balance d'intérêts due le 1er novembre 1841, payée sur warrant du Gouverneur-Général.....	400
Do 1er novembre, intérêt de six mois jusqu'à cette date, payé sur warrant du Gouverneur-Général.....	1,050
1843. 1er mai, intérêt de six mois jusqu'à cette date, payé sur chèque du Bureau des Travaux.....	1,050
Total des intérêts payés jusqu'au 1er mai 1843.....	£3,550=$14,200

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

D.—Dépense faite sous le Département des Travaux Publics, non comprises les avances faites aux commissaires locaux—Voir l'Appendice No. 1. Etat No. 1, page 3.

E, F.—Voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics pour 1848, pages 84 et 85, ainsi que les remarques à la page 55 et aux pages 58 et 59 du même rapport.

G.—Dans le rapport du 27 juillet 1847, déjà mentioné, le montant porté au compte du canal Chambly, avant l'Union, est d'environ £35,000 (140,000), ce qui parait être la somme empruntée à John Jones (dont il a été question plus haut), en vertu de l'acte 3 Vict., c. 31.

H.—C'est le montant que l'on trouve dans les "Comptes Publics" de l'année fiscale expirée le 1er juillet 1867.

NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT.

D'après les plans et devis les ouvrages, sur cette rivière, devaient offrir 5 pieds d'eau sur les seuils des écluses, dont les dimensions étaient de 134 × 33 pieds. La hauteur d'eau maintenue, en général, sur les seuils, varie de 4 à 5 pieds, et les dimensions des écluses, de 133⅙ × 32 à 134 × 33. Voir page 492.

Rapides Chisholm—A 15½ milles de l'embouchure de la rivière Trent, où se trouve le village de Trenton, sur le lac Ontario, à 67 milles au-dessus de Kingston.

Les travaux commencés en 1837 furent terminés en 1844.

La rivière Trent est navigable, dans les eaux basses, pour des bateaux tirant 4½ pieds d'eau, depuis le canal, jusqu'aux rapides de la veuve Harris, en aval, et jusqu'à Percy Landing, distance de 13 milles, en amont ; le canal depuis son achevement n'a que rarement servi, si toutefois il a jamais servi.

Ecluse de Crooks—54½ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Les travaux commencés en 1837 furent achevés en 1844.

La navigation, en aval, depuis cette écluse, s'étend jusqu'aux chutes de Heely, distance de 12 milles ; on est en voie de la relier, au moyen d'un chemin de fer, aux forges de Marmora, d'où on exporte le minérai à la tête du lac au Riz et de là à Cobourg, sur le lac Ontario.

La navigation, en amont, s'étend jusqu'au pied du lac au Riz, 6½ milles ; de là à la tête du lac 12½ milles, et de là remonte la rivière Otonabee jusqu'à Whitlas, 29½ milles.

Ecluse de Whitlas—93 milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Les travaux commencés en 1837 furent achevés en 1843.

Cette écluse aujourd'hui n'est pas en ordre ; lorsqu'elle sera réparée, les navires pouront remonter, depuis les rapides de Crooks ou le village de Hastings, jusqu'à la ville de Peterborough, à 1½ mille au-dessus de Whitlas.

Ecluse de Bobcaygean—140¾ milles au-dessus de l'embouchure de la Trent.

Vieille écluse en bois, construite en 1833–35. Ecluse neuve en pierre, construite en 1855–6–7.

La navigation, en aval de cette écluse, traverse le lac aux Tourtes, 15¾ milles, jusqu'à Buckhorn, et le lac Chemung (lac des Vases) 22 milles, jusqu'à Bridgenorth, en tout 37¾ milles ; en amont, elle parcourt 12½ milles, sur le lac à l'Esturgeon, jusqu'à l'embouchure de la rivière Scugog qu'elle remonte, sur une distance de 8 milles, jusqu'à la ville de Lindsay, en tout 20½ milles. La distance totale, 58¼ milles, est navigable, dans le temps des eaux basses, pour des vapeurs tirant 4 pieds d'eau.

Le commerce sur les lacs Buckhorn, Chemung et aux Tourtes consiste principalement dans le touage du bois provenant des grands moulins établis sur ces lacs, jusqu'à la station du chemin de fer de Lindsay, d'où ces bois sont transportés, par chemin de fer, jusqu'à Port Hope, sur le lac Ontario, distance de 43 milles.

Ecluse de Lindsay—161¼ milles de l'embouchure de la Trent.

Ecluse en bois, commencée en 1837 et terminée en 1844 ; convertie en glissoire, en 1859.

Le lac et la rivière Scugog sont navigables, à l'eau basse, pour des navires tirant 4 pieds d'eau, entre Port Perry, à la tête du lac, jusqu'à la ville de Lindsay, distance de 28¾ milles.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

A, B.—Ces sommes sont tirées d'un rapport d'un comité spécial—5e session, 13e parlement, Haut-Canada,—en date du 30 janvier 1840.

La dépense totale, avant l'Union, sur la section de la Trent, depuis son embouchure jusqu'aux chutes de Heely, à environ 27 milles au-dessus des rapides de Chisholm, s'élevait à £22,738=$90,952, dont £12,282 6 8=$49,129.33 furent dépensés à Myer et Chisholm, comme on peut voir en A et B. La balance, £10,455 13 4=$41,822.67, est portée au compte des barrages, glissoires, etc., sur la même section de la rivière,—(voir le rapport à l'Assemblée Législative, daté de Montréal, le 27 juillet 1847, et signé par D. Daly, secrétaire, montrant les dépenses sur les Travaux Publics, avant et depuis l'Union.)

C.—D'après le rapport ci-dessus mentionné, la dépense totale sur la section de la Trent s'étendant depuis les chutes de Heely, jusqu'à la tête du lac Scugog, distance de 147½ milles, et connue sous le nom de "Eaux de l'intérieur du district de Newcastle," était de £21,660=$86,640. La moitié de cette somme, $43,320, a été portée au compte des ouvrages de la navigation, et la balance au compte des ouvrages pour la descente du bois; chaque catégorie profitant au même degré, ou à peu près, de la dépense totale.

D.—Le coût de construction, tel qu'indiqué dans l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics de 1848, est de $42,107.80; on y a ajouté $3,415 97 pour des portes d'écluse massives et autres améliorations faites en 1866–7.

E, G.—Voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 58 et 59.

F, H.—Voir le contrat du 25 octobre 1854, d'après lequel les sommes suivantes devaient être dépensées:

Améliorations sur la rivière Scugog	£ 3,867	6	4=	$15,469.27
Nouvelle glissoire, pont et barrage à Buckhorn	2,628	17	9=	10,515.55
Nouvelle glissoire et barrages à Bobcaygean	3,171	10	9=	12,686.15
Nouvelle écluse en pierre, pour remplacer la vieille écluse en bois, à Bobcaygean	8,089	7	10=	32,357.56
	£17,757	2	8=	$71,028.53

I.=La dépense totale du Département des Travaux Publics, depuis l'Union, sur la rivière Trent, comme le montre l'Etat No. 2, de l'Appendice No. 1, page 3, sous le titre de *Navigation Intérieure de Scugog*, s'élève à..... $ 492,486.31

Cette somme comprend les déboursés suivants, pour chemins et ponts, qu'il faut en déduire:

CHEMINS déjà mentionnés dans la liste des chemins.—Voir l'Appendice No. 19, page 175, Rapport de 1867—et l'Appendice N, pages 62, 63, 84 et 85, Rapport de 1848.

Peterborough et Norwood	£ 327	0	7=	$ 1,308.12
Port Hope au lac au Riz	7,286	11	5=	29,146.28
A déduire pour chemins	£7,613	12	0=	30,454.40

PONTS déjà mentionnés dans la liste des ponts.—Voir l'Appendice No. 20, pages 192 à 195, Rapport de 1867—et l'Appendice N, pages 68 et 69, 86 et 87 Rapport de 1848.

Bobcaygean	£ 328	15	5=	$ 1,315.08
Buckhorn	506	5	10=	2,024.17
Peterborough	1,988	5	9=	7,953.15
Seymour	1,367	7	5=	5,469.48
A déduire pour Ponts	£4,190	14	5=	$16,762.88

Déduction totale pour Chemins et Ponts $47,217.28

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

La balance à porter au compte des canaux, écluses, barrages, glissoires, etc., s'élève ainsi à..... $445,269.03

Cette dépense se distribue comme suit:

Sur les canaux, écluses, barrages, etc., comme il est dit ci-dessus, à "Navigation de la rivière Trent"....	$216,921.98	
Sur glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., comme on verra ci-après à propos des glissoires, etc.,.....	228,347.05	$445,269.03

J.*—Voir la remarque générale, dans la récapitulation, page 567, sur les dépenses du gouvernement avant l'Union et autres dépenses.

NAVIGATION DE LA GRANDE RIVIERE.

K.—La Grande Rivière réunit le canal Welland, à Dunnville, avec la ville de Brantford, distance d'environ 60 milles; on l'a rendue navigable au moyen d'une série de barrages et d'écluses, aux différents rapides entre Indiana et Oneida. Dans cet espace de neuf milles, il y a cinq barrages et autant d'écluses, de 116½ × 32 pieds, qui rachètent une chute de la rivière de 43 pieds; il se rencontre, en plusieurs endroits, des tranchées creusées en dehors du lit de la rivière. Voir page 493.

A Bunnell's Landing, près du pied du rapide suivant, il y a 3 écluses de 146½ × 32 pieds, placées à une petite distance l'une de l'autre, au pied d'un canal qui s'étend jusqu'à Brantford. La longueur de cette dernière tranchée est de 3 milles, et la chute rachetée par les écluses est de 33 pieds.

Il y a 16 milles entre Dunnville et Cayuga, et 44 milles entre Cayuga et le pont de Brantford, ou en tout 60 milles entre Dunnville et Brantford, avec 76 pieds d'éclusage. La canalisation, en dehors de la rivière, y compris les 3 milles de Brantford, est de 5¼ milles, et le tirant d'eau varie de 2½ à 8 pieds dans la rivière, et de 2½ à 3 pieds dans les tranchées.

Les écluses sont de construction mixte, en bois et en pierre; les murs des sas sont recouverts en madriers; d'après le projet, elles devaient avoir 9 pieds d'eau sur les seuils.

(Voir l'Appendice N, page 66, Rapport des Travaux Publics de 1844, dont on a tiré les renseignements ci-dessus.)

Ces ouvrages furent construits par une compagnie munie d'une charte, et appelée "Compagnie de la Navigation de la Grande Rivière."

Le montant total du fonds souscrit s'élevait à £47,412=$189,648, dont £38,256=$153,024 appartenaient aux Sauvages des Six Nations. (Voir pages 24 et 26, Rapport des Travaux Publics de 1844.)

Une somme de $2,000 fut prêtée à la compagnie par le gouvernement, le 28 janvier 1840, dont le remboursement, principal et intérêts était garanti par une obligation signée par les directeurs, en date du 11 janvier 1840.

La dette envers le gouvernement, le 30 juin 1867, s'élève à $3,302.23.

CANAL DESJARDINS.

L.—Le 30 janvier 1826, une compagnie, avec un capital de £10,000, fut incorporée par un acte de la législature du Haut-Canada, pour la construction d'un canal pour des barges et autres navires de transport, entre la baie de Burlington et le village de "Cootes' Paradise." Cet ouvrage est connu sous le nom de Canal Desjardins. Il s'étend depuis une pointe, à la tête de la baie de Burlington (environ 2 milles au nord de Hamilton), jusqu'à la ville de Dundas, et procure une navigation naturelle ou artificielle de 4 milles. D'après le projet, la profondeur navigable devait être de huit pieds. Voir la page 493.

Le canal fut ouvert, le 16 août 1837, pour des navires tirant 7½ pieds d'eau; il avait coûté, d'après le rapport des directeurs, en date du 2 mai 1840, £24,671 = $98,684.

En 1840 le canal n'était navigable que pour des navires de 30 tonneaux, et en 1845 la hauteur de l'eau en quelques endroits, n'atteignait pas plus de 5 pieds.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

Les prêts du gouvernement à la compagnie sont:

En vertu de l'acte	2 Guil. IV, c. 24, de 1832...	$ 20,000
do	5 Guil. IV, c. 34, de 1835...	28,000
do	7 Guil. IV, c. 65, de 1837...	20,000
Total		$ 68,000

Ces sommes portent intérêt à 6 par cent; la dette totale accumulée sur cette emprunt, s'élevait, le 30 juin 1867, à $120,263.93.—Voir les "Comptes Publics" pour l'année 1867.

Pour plus de détails au sujet du canal Desjardins—voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 56, 58, 59, 84 et 85, dont on a tiré ces renseignements.

PHARES, BALISES ET BOUEES.

BAS-CANADA, PHARES—(VOIR PAGES 504, 505—554, 555.)

La liste des phares construits aux frais du gouvernement, sous le contrôle des bureaux de la Trinité de Québec et de Montréal, se trouve dans l'Appendice No. 70, pages 554, 555. Le rapport sur ces phares a été reçu trop tard pour les entrer avec les autres phares du Bas-Canada, pages 504 et 505.

A.—Cette dépense a été faite, avant l'Union, par la province du Bas-Canada, entre les années 1796 et 1841. La dépense annuelle, pendant cette période de temps, est indiquée à la page 12 de l'état "revenus et dépense annuels du Bas-Canada et du Haut-Canada, depuis l'époque de leur constitution, sous le gouvernement anglais, jusqu'à l'époque de leur Union en une seule province, le 10 février 1841;" ce rapport fut imprimé par ordre de l'Assemblée Législative en 1847.

B.—Cette dépense fut faite entre 1828 et 1836. Voir la page 15 du rapport ci-dessus mentionné.

Les dépenses, sous le Département des Travaux Publics, depuis l'Union, sur les phares Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, et C, D, E; ainsi que les dépenses générales sur les Nos. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 16 et 17, sont prises dans l'Appendice No. 52, page 459, signé par le teneur de livres du département.

No. 5—Le phare de la Pointe-aux-Pères fut détruit par le feu, le 13 avril 1867.

No. 12.—Le coût des phares du port de Montréal est pris à la page 15, cédule B, du rapport du Bureau des Travaux, daté du 11 octobre 1843.

No. 15.—Ce navire fut construit aux frais de MM. Maillefert et Raasloff, pour le relevé des rapides du St. Laurent, et fut ensuite acheté par le gouvernement. Voir la note I, ci-dessous.

Nos. 13, 18, 19.—Le coût précis n'a pas été etabli. Les sommes inscrites sont celles de l'estimation de leur coût probable; c'est la meilleure approximation que l'on puisse obtenir. Voir le Rapport des Travaux Publics de 1844, page 65.

Nos. 12, 13, 18. 19.—Les dépenses pour ces phares, au montant total de $6,878.67, sont inscrites ici, parmi les dépenses faites sur les phares de l'intérieur, avant 1858, et s'élevant à £29,938 18 9 comme le montre le Rapport des Travaux Publics de 1856, page 44. Voir la note H, ci-dessous.

PHARES DU HAUT-CANADA—(VOIR PAGES 506 ET 507.)

F.—Dépense faite par la province du Haut-Canada entre les années 1825 et 1841. Pour les détails des dépenses annuelles—voir page 28 du Rapport de 1847, déjà mentionné.

No. 20.—C'est la dépense faite sur ce phare jusqu'en 1846—voir le Rapport des Travaux Publics de 1846.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

No. 23.—Les frais encourus pour donner au phare de Presqu'ile des feux colorés, n'ont pas été établis ; on les a estimés à $1,200. C'est la somme qui a été inscrite comme étant la meilleure approximation du coût réel. Voir le Rapport des Travaux Publics de 1843, page 24, et celui de 1844, page 65.

No. 24.—Voir le Rapport des Travaux Publics de 1849, page 40.

Nos. 25. 26.—Le coût précis n'est pas établi. Voir l'estimation, Rapport des Travaux Publics de 1844, page 65.

No. 27.— do do do 1849, page 40.

No. 29.— do do da 1846, page 50.

Nos. 21, 22, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38.—La dépense faite, depuis l'Union, par le Départementdes Travaux Publics, sur ces phares, et les dépenses générales sur les Nos. 21, 22, 30, jusqu'à 38, sont prises dans l'Appendice No. 62, pages 459 et 460.

G.—Cette dépense, qui est aussi empruntée à l'Appendice No. 62, avait pour objet la construction de résidences pour les gardiens des phares, entre Montréal et le lac Supérieur, ou à la Grosse Pointe, à Lancaster, à la batture de Coles, à l'Ile de Lindoe, à la Longue Pointe sur le lac Erié, à l'Ile Nottawasaga sur le lac Huron, etc. La dépense totale est ici portée au compte du Haut-Canada ; la somme dépensée dans le Bas-Canada étant probablement fort minime.

H.—Cette somme fait partie de la dépense générale sur les "phares de l'intérieur," (£29,938 18 9=$119.755.75) indiquée à la page 44 du Rapport des Travaux Publics de 1856 ; ce montant n'est pas entré dans l'Appendice No. 62 ; on le distribue ici dans la proportion suivante :

Pour le Bas-Canada :—

No. 12.—Phares du fort de Montréal	$3,878.67
No. 13.—Lachine	1,000.00
No. 18.—Pointe Knight	1,000.00
No. 19.—Grosse Pointe	1,000.00
Montant	$6,878.67

Pour le Haut-Canada :—

No. 20.—Pilier de Lancaster	$ 788.07
No. 23.—Presqu'Ile	1.200.00
No. 24.—Ile aux Goëlands	2,286.72
No. 25.—Ile Mohawk	5,000.00
No. 26.—Port Maitland	800.00
No. 27.—Longue Pointe	9,094.45
No. 29.—Goderich	1,969·40
Montant	$ 21,138.64

L'addition de ces deux sommes donne $28,017.31, et ce dernier montant déduit des $119,755.75 ci-dessus, laisse une balance de $91,738.44 pour les phares de l'intérieur non mentionnés ici, qui se rapporte principalement au Haut-Canada, puisque les phares de l'intérieur dans le Bas-Canada entre les ports de Québec et de Montréal, etc., ont été, en général, construits par les Maisons de la Trinité de ces ports et sous leur contrôle. Pour la liste des phares construits par le gouvernement, sous le contrôle des Bureaux de la Trinité de Québec et de Montréal, et pour le coût de ces phares—voir l'Appendice No. 70, pages 554, 555.

I.—D'après l'Appendice No. 62, pages 459 et 460, les frais de construction et d'installation des principaux phares érigés par le Département des Travaux Publics, depuis l'Union (10 février 1841), jusqu'à la Confédération (1er juillet 1867), s'élèvent à..... $ 878,624.67

Il faut ajouter, comme il est dit ci-dessus, la dépense générale sur les phares de l'intérieur, avant le 1er janvier 1857..... 119,755.75

Et aussi, la valeur du fort flottant de la Pointe Claire (No. 15) acheté, avec d'autres objets, le 9 septembre 1854, de MM. Maillefert et Raasloff, ingénieurs sous-marins, au prix de $4,746.45, somme portée au compte du relevé des rapides du St. Laurent. La valeur du navire dont ils se servirent pour le relevé des rapides, et qui fut ensuite converti en phare flottant (No. 15), est estimée à..... 4,400 00

Coût total des phares, balises et bouées, dans le Bas et le Haut-Canada, jusqu'au 30 juin 1867, sous le Département des Travaux Publics. (Voir page 507)..... $ 1,002,780.42

APPENDICE No. 70—REFERENCES.—*Suite.*

Le coût des phares construits par les Bureaux de la Trinité du Bas-Canada, jusqu'au 30 juin 1867, s'élève à $204,492.65. Voir pages 554, 555.

J.—Ci-suit un exposé des divers actes qui concernent les phares, savoir :—

Acte 10 Geo. IV, chap. 20, du 20 mars 1829.—Des Commissaires sont nommés pour construire un phare sur la Longue Pointe. Octroi de $4,000 pour les dépenses ; frais de surveillance restreints à 3 par cent.

Acte 11 Geo. IV, chap. 28, du 6 mars 1830. Octroi de $1,600, par la législature, à Sa Majesté, pour construire une résidence au gardien du phare sur la Longue Pointe, dans le lac Erié; les commissaires doivent prendre des arrangements pour l'entretien d'une lumière pendant l'année.

Acte 2 Vict. (3) chap. 19, section 2 (1839)—Définit les limites des ports de Montréal et de Québec.

Acte 2 Vict. (3) chap. 19, section 28 (1839)—La Maison de la Trinité de Montréal peut acheter des terrains, des îles, etc., pour se construire un Hotel et pour ériger des phares, des balises, des bornes, etc.

Actes 4, 5 Vict., chap. 59 (1841)—Les phares du port de Montréal sont placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal.—(Cet acte est publié, *in extenso*, dans la Gazette du Canada de 1841, page 125.)

Acte 9 Vict., chap. 37 (1846)—Les Travaux Publics construits aux frais du public, seront sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics—(Les phares ne sont pas mentionnés spécialement, mais ils sont probablement compris).

Acte 12 Vict., chap. 114 (1849)—Erection et régie de phares, balises, etc., dans le port de Québec, lesquels seront sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec—(Les actes antérieurs sont revoqués).

GLISSOIRES, BARRAGES, PILIERS ET ESTACADES.

GLISSOIRES, ETC., DE LA RIVIÈRE SAGUENAY—(VOIR PAGES 508 ET 509.)

A.—Les ouvrages sur le Saguenay furent commencés en 1856 ; le gouvernement n'a fait, sur cette rivière, avant l'Union, aucun déboursé pour ouvrages concernant la descente du bois.

B.—Dépense totale, comme on le voit par l'Appendice No. 1, page 3.

GLISSOIRES, ETC., DE LA RIVIÈRE ST. MAURICE—(VOIR PAGES 508 ET 509.)

C.—Les ouvrages sur le St. Maurice furent commencés en 1852 ; le gouvernement n'a fait sur cette rivière, avant l'Union, aucune dépense pour ouvrages concernant la descente des bois.

D.—Les seuls ouvrages construits par des particuliers, pour faciliter la descente du bois sur ce cours d'eau, sont ceux de la chute Iroquois, sur la rivière Vermilon, l'un des tributaires ; ces ouvrages furent achetés pour la somme inscrite, en mai 1866; depuis lors, ils ont été augmentés et améliorés au prix de $2,471.56.

E.—Dépense totale, telle qu'indiquée dans l'Appendice No. 1, page 3.

GLISSOIRES, ETC., DE L'OUTAOUAIS—(VOIR PAGES 509 A 513.)

*Le gouvernement n'a construit, sur l'Outaouais, avant l'Union, aucun ouvrage pour la descente du bois ; il en fut construit néanmoins, sur ce cours d'eau et sur quelques uns de ses tributaires, aux frais de particuliers, et par des compagnies agissant en vertu de *licences* du gouvernement ou autrement, avant et depuis l'Union, savoir :

A.—*A Hull*—Une glissoire construite, en 1829, par feu Philemon Wright, et achetée par le gouvernement, en 1849, pour la somme incrite.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

B.—*A la cité d' Outaouais ou Chaudière du Sud.*—Une glissoire construite, avant l'Union, par feu George Buchanan, en vertu d'une license d'occupation du gouvernement, en date du 7 septembre 1835 ; à l'expiration du bail, en 1845, le gouvernement prit possession de cette glissoire.

C.—*Au rapide des Chats.*—Une glissoire pour radeaux construite par feu George Buchanan, en vertu d'une license d'occupation du gouvernement, en date du 18 février 1835 ; le gouvernement en prit possession à l'expiration du bail en 1845.

D.—*Au Portage du Fort.*—Une première glissoire pour radeaux, construite en 1838–39, par M. Hugh Bolton, fut détruite par l'inondation, en 1840, et reconstruite, en 1841, par M. Poupore, ainé, qui la vendit au gouvernement le 16 avril 1845, pour la somme inscrite.

E.—*Au Calumet.*—Une glissoire construite par feu David Moore, avant 1843, en vertu d'une license du gouvernement, en date du 31 août 1835. Cet ouvrage, situé dans le chenal du Rocher Fendu, fut rendu inutile par la construction de nouveaux ouvrages du gouvernement, sur le côté opposé ou au nord de l'Ile Grand Calumet. Il fut en conséquence accordé une compensation de $6,000 aux héritiers de feu D. Moore.

F.—*Sur la rivière Madawaska.*—Les ouvrages sur ce tribritaire furent commencés, avant l'Union, par des exploitants de bois, et continués, plus tard, par une compagnie à fonds social, incorporée par acte du parlement, sous le nom de "compagnie pour l'amélioration de la rivière Madawaska," le 17 décembre 1853. Ils sont situés vers le haut de la rivière, et sont aujourd'hui dans un état de délabrement.

G.—*Sur la rivière Coulonge.*—Des ouvrages furent construits sur ce cours d'eau, depuis l'Union, par des particuliers, mais on ne pent pas dire à quelle époque précise ; ils furent achetés par le gouvernement en 1867, pour la somme inscrite, $4,322.18.

H.—*Sur la rivière Noire.*—Les ouvrages, sur cette rivière, construits vers 1837, par feu David Moore et M. Poupore, furent achetés pour la somme inscrite.

I.—*Sur la rivière du Moine.*—La première glissoire et les premières estacades furent construites en 1851–52, par une compagnie à fonds social, incorporée le 25 janvier 1851, sous le nom de "compagnie des glissoires et estacades de la rivière du Moine" ; ces ouvrages furent améliorés et agrandis par le gouvernement en 1862–63. Il ne parait pas que la compagnie ait reçu aucune compensation jusqu'au 30 juin 1867.

† On n'a pu établir le montant dépensé sur ces ouvrages, par des particuliers ou des compagnies.

J.—La dépense totale pour la construction des glissoires, barrages, piliers, estacades, etc., de l'Outaouais, telle qu'indiquée dans l'Ap. No. 1, Etat No. 1, page 3, s'élève à.....$762,769.69

Cette somme embrasse les *items* suivants :

Construction de glissoires, barrages, etc., y compris l'achat du terrain et la reconstruction des ouvrages défectueux.....		$719,247.13	
Dommages payés en 1862-3—Voir Appendice A, Rapport des Travaux Publics de 1862-3		11,520.00	
Chemin de Portage du Fort au Calumet—Voir Appendice No. 19, page 170.....		23,302.56	
Pont sur la rivière aux Atocas.....	$ 500		
Do do Hattfield	3,000		
Do do Bonnechère	1,200		
Do do Madawaska	4,000		
		$8,700.00	$762,769.69

Pour le coût de ces ponts—Voir App. No. 20, p. 192 et 193.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

GLISSOIRES, ECT., DE LA RIVIERE TRNET.

J. *—Des particuliers construisirent à Buckhorn, en 1835, un barrage dont on n'a pu établir le coût; cet ouvrage fut plus tard exhaussé, par le gouvernement, en 1837 et terminé en 1840.

J, * K. *—Ce sont les montants des débentures émises et non rachetées avant l'Union; ils sont tirés d'un rapport fait à l'Assemblée Législative, en date du 27 juillet 1847. Pour les détails au sujet des dépenses avant et depuis l'Union, et de leur distribution, voir—les remarques sur la navigation de la rivière Trent, à la fin de cet Appendice.

L.—Les ouvrages qui se rattachent à la descente du bois, aux rapides Chisholm, aux chutes de Ranney, du Milieu, de Heely et au rapides de Crooks, furent placés en 1854, sous la direction d'une compagnie, avec l'autorisation de prélever des pèages, excepté aux rapides de Chisholm et de Crooks, où les ouvrages offrent plus d'avantages à la navigation qu'à la descente du bois. Voir remarques, dans l'Appendice No. 15, page 132—aussi dans l'Appendice No. 16, page 134, montrant les frais de réparations et de régie des glissoires de la Trent, sous la compagnie, depuis le 31 décembre 1855, jusqu'au 1er janvier 1867.

M.—L'Appendice No. 17, pages 160 et 161 montre une dépense, avant l'Union, de $177,592.00; cette somme comprend $85,142.67 pour les glissoires, et $92,449.33 pour écluses, comme on l'a appris depuis.

N.—La dépense, depuis l'Union, telle qu'indiquée dans l'Appendice No. 17, pages 160 et 161, est de..... $459,014.05

De ce montant il faut déduire, pour écluses.....	$216,921.98	
Aussi do do pour ponts.....	13,745.02	
		230,667.00
Total au compte de glissoirs de la Trent, depuis l'Union, jusqu'au 30 juin 1867.....		$228,347.05

Lorsque l'Appendice No. 17 fut préparé, on n'a pu faire la distribution des dépenses totales, faute des renseignements que l'on s'est procurés depuis.

HAVRES ET JETEES.

L'acte 16 Vict., chap. 124, du 23 mai 1853, autorise la formation d'une compagnie à fonds social, pour la construction de jetées, de quais, de bassins de carénage, de havres, de voies ferrées sur les quais, etc. La compagnie, avant d'entreprendre des travaux, doit obtenir le consentement de la municipalité dans laquelle ces travaux doivent être exécutés; elle ne peut s'emparer des propriétés de la couronne, sans l'assentiment du Gouverneur, et ne doit pas enfreindre les droits ou les chartes des autres individus ou compagnies. Elle devra aussi enrégistrer un *instrument* dans le bureau du régistrateur du comté.

Ces conditions une fois remplies, la compagnie devient et est une compagnie incorporée, avec charte, sous le titre mentionné dans l'instrument—elle a tous les pouvoirs des compagnies incorporées, elle établit et perçoit des impôts, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil; elle peut aussi vendre ses ouvrages à la municipalité.

L'acte ci-dessus fut amendé par l'acte 18 Vict., chap. 22, du 18 déc. 1854, pour mieux assurer les droits des actionnaires dans ces compagnies.

Quant aux havres vendus, transférés ou abandonnés, et qui ne sont plus sous le contrôle du Département des Travaux Publics—Voir l'Appendice No. 26, pages 318 à 321.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

GRANDS CHEMINS, ETC., BAS-CANADA.

A.—On trouvera des détails sur les dépenses de chaque année, à la page 12 de l'état annuel du revenu et de la dépense du Bas-Canada, depuis la Constitution, jusqu'à l'époque de l'Union, publié par ordre de l'Assemblée Législative en 1847.

B, C, D, E.—Voir l'Appendice N, Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 84 et 85.

F.—L'Appendice No. 19, à la page 170 et suivantes contient une liste des divers chemins confectionnés, améliorés ou en voie de confection, sous le Département des Travaux Publics. On y trouve à la page 174 que la dépense totale pour le Bas-Canada, s'élève à $1,033,220.98

Il faut ajouter le coût du chemin des Caps, déterminé depuis..... 11,305.80

1,044,526.78

Il faut déduire le coût du chemin de Kempt, fait avant l'Union 29,064.00

Total pour le Bas-Canada, depuis l'Union $1,015,462.78

G.—On trouvera des détails.—Voir l'Appendice No. 19, pages 170 et suivantes.

H.—Ce montant a été déduit du coût des chemins indiqués dans l'Appendice No. 19, et au compte des ponts.

CHEMINS A BARRIÈRES.—BAS-CANADA.

CHEMINS SOUS LE CONTROLE DES SYNDICS DE QUEBEC.—RIVE NORD.

I.—La première allocation pour ces chemins ($16,200) fut accordée par l'acte 9 Geo. IV, c. 17, du 14 mars 1829. Les divers actes au sujet de ces chemins sont énumérés dans l'Appendice No. 57, pages 443 à 445.

Les fonds publics ne répondent que de l'intérêt de la somme prélevée pour ces ouvrages.

J.*—C'est le montant pour lequel on émit des *Débentures*, lesquelles n'étaient pas échues, à l'époque de l'Union, tel qu'il appert par un rapport fait à l'Assemblée Législative, daté de Montréal, le 29 juillet 1847, et signé par D. Daly, secrétaire.

K.—Ces dépenses ont été faites depuis l'Union jusqu'au 30 décembre 1866, tel qu'il appert par un rapport de W. Porter, secrétaire des syndics, daté de Québec, le 10 avril 1867 (No. 85191.)

D'après ce rapport, la dette totale qui concernait le gouvernement, en rapport avec ces chemins construits sous les syndics de Québec, est établie comme suit jusqu'au 31 décembre 1866.

Somme due au gouvernement.....	$233,365.00
Arrérages d'intérêts sur les débentures que possède le gouvernement.	27,840.00
Total dû au gouvernement	$261,205.00
Somme due aux particuliers détenteurs d'actions.....	499,128.00
Arrérages d'intérêt sur débentures entre les mains de particuliers...	45,316.50
Total dû aux particuliers.....	$544,444.50
Dette totale concernant le gouvernement, jusqu'au 31 décembre 1866	$805,649.50

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS SOUS LE CONTROLE DES SYNDICS DE QUÉBEC—RIVE SUD.

L.—Ces chemins furent commencés par les syndics des chemins à barrières de Québec de la rive nord, et avaient été mis sous leur contrôle par l'acte 16 Vict., chap. 235 du 14 juin 1853.

L'acte 20 Vict., chap. 125, du 10 juin 1857, plaça ces chemins sous le contrôle des syndics des chemins à barrières de Québec, sur la rive sud.

Les divers actes concernant ces chemins sont rapportés dans l'App. No. 57, page 446. Pour plus amples détails—voir l'App. No. 19, pages 180 et 181.

M.—Cette somme comprend la dépense faite par les syndics de la rive nord, tel qu'il appert par un rapport(No. 85,191) daté de Québec le 10 avril 1867, et signé W. Porter, secrétaire, savoir :

Sur le chemin	de Beaumont	$28,450.00
Do	de St Henry	69,702.00
Do	de St. Nicholas	27,826.00
		$125,978.00

La balance des dépenses jusqu'au 30 juin 1866, d'après un rapport daté de la "Pointe Lévis," et signé Chs. Bourget, secrétaire, s'établit comme suit :

Sur le chemin	de Beaumont	$ 8,600.00
Do	St. Henri	10,800.00
Do	St. Nicolas	9,200.00
Sur le pont d'Etchemin		1,400.00
		$30,000.00

CHEMIN À BARRIÈRES DE LONGUEUIL À CHAMBLY, ET BATEAU TRAVERSIER ENTRE LONGUEUIL ET MONTRÉAL.

N.—L'acte 57 Geo. III, chap. 13, du 22 mars 1817, accorde une somme de $2,000, pour confectionner ce chemin sous la direction du commissaire des *voies de communication intérieure* du comté de Kent. Les actes subséquents concernant ce chemin sont mentionnés dans l'Appendice No. 57, page 447. Ce chemin est aujourd'hui sous le contrôle des conseils municipaux du village de Longueuil, du bassin de Chambly et du canton de Chambly. Pour plus amples détails—voir l'Appendice No. 19, pages 180 et 181.

O.—C'est le montant pour lequel on a émis des *débentures*, lesquelles n'étaient pas rachetées à l'époque de l'Union, tel qu'il appert par un rapport fait à l'Assemblée Législative, daté de Montréal, le 27 juillet 1847, et signé D. Daly, secrétaire. Les fonds publics ne répondent que de l'intérêt sur les sommes dépensées pour cet ouvrage.

P—Sur cette somme, il y a $16,000 de *débentures* émises depuis l'Union.

Q.—Cette somme est prise dans l'Appendice N, du Rapport des Travaux Publics de 1848, pages 66 et 67.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS SOUS LE CONTROLE DES SYNDICS DES CHEMINS A BARRIÈRES DE MONTREAL.

R.—Les différents actes relatifs à ces chemins, sont exposés dans l'Appendice No. 57, pages 447 à 350. Le premier de ces actes (45, Geo. III, chap. 11, du 25 mars 1805), établit une barrière à péage pour l'amélioration du chemin, entre Lachine et Montréal, à travers la forêt.

Les frais de construction sont couverts par des emprunts prélevés de part et d'autre par les syndics, le gouvernement ne se portant garantie que du paiement des intérêts si les revenus du chemin ne sont pas suffisants.

Pour plus amples détails—voir l'Appendice No. 19, pages 182 et 183.

S.*—C'est le montant des débentures émises et non rachetées encore à l'époque de l'Union, 10 février 1841, d'après le rapport à l'Assemblée Législative, du 27 juillet 1847, déjà mentionné. Cette somme figure aussi dans les "Comptes Publics" de l'année fiscale expirée le 30 juin 1867.

T.—Extrait d'un rapport (No. 84,801), daté de Montréal, le 15 mars 1867, par John Penner, secrétaire; la somme de $54,448.75, dépensée avant l'Union, s'y trouve comprise.

M. Penner dit que jusqu'au 30 juin 1850, le gouvernement avait, à diverses reprises, avancé des fonds aux syndics pour leur permettre de rencontrer les intérêts ($25,837.50) sur les bons émis; mais depuis cette époque les syndics n'ont plus rien reçu du gouvernement. Il se trouve une somme de $660.94 au débit du gouvernement, pour arpentages de ponts au bout de l'Ile; ce qui laisse une balance de $25,176.65 au crédit du gouvernement, le 30 juin 1866.

U.—Ci-suit un exposé du coût de construction, des frais de réparations et de la régie, etc., etc., des divers chemins à barrières, dans le Bas-Canada, (excepté celui de Longueuil à Chambly), d'après les rapports officiels inscrits: Nos 85,191, 85,630, 84,801; ces rapports montrent surtout les dépenses faites depuis l'Union.

NOM DES CHEMINS.	Coût de construction.	Réparations, hiver et été.	Régie.	Intérêts payés sur la dette.	Dépense totale.	OBSERVATIONS.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Ch. à barrières de la rive nord, Québec—jusqu'au 31 déc. 1866. (No. 85,191)	509,490 00	213,166 00	155,533 00	376,170 00	722,656 00	Ces montants comprennent les dépenses faites sur les chemins de St. Henri, St. Nicholas et Beaumont, lorsqu'ils étaient sous le contrôle des syndics de la rive nord.
Ch. à barrières de la rive sud, Québec—jusqu'au 30 juin 1866. (No. 85,630)....	155,978 00	32,092 93	17,661 27	17,016 80	224,035 07	
Ch. à barrières de Montréal—jusqu'au 30 juin 1866. (No. 84,801).....	230,359 20	286,813 54	46,014 00	Non mentionnés.	563,186 74	
Totaux.....$	895,827 20	532,072 47	219,208 27	393,186 80	1,509,877 81	

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS DE COLONISATION—BAS-CANADA.

V.—Les détails donnés ici au sujet des chemins de colonisation ont été fournis par S. Lesage, écr., Assistant-Commissaire des Travaux Publics et d'Agriculture, province de Québec, le 11 mars 1868. (No. 3,110)—voir page 518.

GRANDS CHEMINS ET CHEMINS A BARRIÈRES—HAUT-CANADA.

A.—Ce chemin fut fait par des commissaires-syndics et passa sous le contrôle du gouvernement en 1846.

B.—Les commissaires-syndics dépensèrent $90,697.98 sur la section Ouest de ce chemin, et résignèrent entre les mains du gouvernement en 1846.

C.—Ce chemin fut fait par des commissaires et abandonné au gouvernement en 1846; il était alors détérioré en beaucoup d'endroits.

D.—Les premiers 12 milles depuis Toronto furent faits sous le contrôle de commissaires, qui l'abandonnèrent au gouvernement en 1846.

E.—Ce chemin fut amélioré par des commissaires, puis il passa sous le contrôle du gouvernement.

F.—Ce chemin fut fait en partie sous des syndics.

G.—13½ milles de ce chemin furent faits par des commissaires, qui le passèrent au gouvernement en 1846; 10¼ milles par le Bureau des Travaux. La partie faite par le Bureau est appelée le chemin de la Savanne de la Grande Rivière.

H.—Ce chemin, long d'environ 17 milles, était une voie ferrée des servie par des chevaux; il fut construit en vertu d'une charte accordée en 1835, et fut ouvert en 1839 entre Queenstown et Chippawa, pour remplacer l'ancien "Portage," occupé par le canal Welland. La charte fut amendée en 1852, et la ligne de chemin de fer fut établie entre Niagara, sur le lac Ontario, et les chutes de Niagara.

I.—Le détail des dépenses et des frais de construction n'a pas été obtenu.

K.—Voir l'Appendice N, rapport des Travaux Publics de 1848, pages 84 et 85.

J.—Au sujet de la dette consolidée en débentures pour ces chemins du Haut-Canada, antérieurement à l'Union, voir le rapport publié en 1847 par ordre de l'Assemblée Législative, ainsi que les actes suivants relatifs à ces chemins:—

A.—7 Guil. IV, chap. 81; 2 Vic., chap. 51.
B, C, D.—3 Guil. IV, chap. 38; 6 Guil. IV, chap. 30; 7 Guil. IV, chap. 76.
F.—7 Guil. IV, chap. 82.
G.—7 Guil. IV, chap. 78.
H.—7 Guil. IV, chap. 68.

* Les sommes marquées d'un *astérisque* sont empruntées à un rapport en réponse à une adresse de l'Assemblée Législative, indiquant les dépenses (pour lesquelles on avait fait une émission de débentures, qui n'ont pas été rachetées) faites avant l'Union, et formant partie de la dette du Canada-Uni—voir la note de la Récapitulation Générale.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS DE COLONISATION, HAUT-CANADA.

L.—Ce montant est donné d'après A. Russell, écr., Assist. Com. Terres de la Couronne, pour la province d'Ontario, voir télégrammes du 12 et 13 mars 1868. (Nos. 3,108, 3,109) —voir page 522.

PONTS, HAUT ET BAS-CANADA.

A.—Le rapport sur le revenu et la dépense de chaque année, dans le Haut et Bas-Canada, avant l'Union, mentionné à l'article "chemins" ne donne aucun détail sur la dépense pour les ponts.

B.—Les dépenses faites depuis l'Union, sur les ponts mentionnés dans l'appendice No. 20, sont établies d'après les rapports des Travaux publics. Le montant indiqué pour chaque pont est généralement la somme dépensée, jusqu'à la date de l'achèvement. Ces rapports ne font pas mention des dépenses faites pour les chemins à barrières ou de colonization, mais seulement celles des chemins construits par le Département des Travaux Publics ou sous son controle.

C.—Le nombre donné de ponts dans le Bas-Canada, ne comprend pas ceux des chemins à barrières ni ceux des chemins de colonisation. Ce nombre est plus grand que celui indiqué en I, qui lui correspond dans le Haut-Canada, ce qui tient à ce qu'on n'a pu établir, dans ce dernier cas, le détail du coût et les dimensions d'un grand nombre de ponts secondaires.

D. E. F. G. H.*—Les sommes ainsi marquées d'un *astérisque* sont celles pour lesquelles ont été émises des débentures qui n'ont pas été rachetées avant l'Union, tel qu'il appert par le rapport du 27 juillet 1867, déjà mentionné; voir la note de la récapitulation générale.

D.—Sur ce montant il y a un emprunt $8,000, à 6 pour cent, contracté en vertu de l'acte 3 Guil. IV, chap. 34.

F.—	do	$6,000	do 3 Guil. IV, ch. 31.
H.—	do	$7,436	do 7 Guil. IV, ch. 83, et 3 Vic. ch. 51

J.—Les dépenses faites depuis l'Union, sur les ponts mentionnés dans l'App. No. 20 sont celles du Département des Travaux Publics, comme il est dit en B. Elles ne comprennent pas le coût des ponts des chemins de colonization.

K.—On voit dans l'App. No. 20, page 195, que le coût total de la construction des ponts s'élève à.....$489,608.16
ce chiffre, comme il est dit dans l'Appendice, ne comprend pas les sommes suivantes incluses jusqu'à présent dans le coût de divers ouvrages d'où on les a déduites, comme suit:—

Ponts du Bas-Canada,	chemins de Kempt et Gaspé .	$17,818.21	
Do	do Métapédiac , .	39,867.60	
Do	do Témiscouata .	22,500.66	
Do	de la Malbaie et de la Grande Baie	200.00	
Do	de la rivière Beaudet, Cascade .	1,062.28	
			81,528.75
A reporter			$ 81,528.75

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

Report		$ 81,528 75	$489,608.16
Ponts du Haut-Canada—			
Pont du Rideau, chemin d'Outaouais à L'Orignal	$ 1,200 00		
Pont de Delaware, chemin de London à Chatham	6,806 97		
Pont de Port Stanley, chemin de Port Stanley et London	1,560 00		
		9,566 97	
Ponts inclus jusqu'à présent dans le coût des chemins		$91,095 72	
Pont de la Rivière aux Atocas	500 00		
Pont d'Hattfield	3,000 00		
Pont de la Bonnechère	1,200 00		
Pont de la Madawaska	4,000 00		
Ponts inclus jusqu'à présent dans le coût des ouvrages de l'Outaouais	$8,700 00		
		8,700 00	
Pont de Seymour ou Campbellford	5,469 48		
Pont de Crooks	2,918 33		
Pont de Peterborough	7,953 15		
Pont de la Rivière aux Sauvages	1,200 00		
Pont de Buckhorn	2,025 16		
Pont de Bobcaygean	1,315 08		
Ponts inclus jusqu'à présent dans le coût des ouvrages de la rivière Trent	$ 20,881 20		
		20,881 20	
Montant total porté au compte des ponts dans l'Etat présent		$ 120,676 92	
			120,676 92
Coût total des Ponts—(Voir page 522)			$ 610,285 08

L.—On trouvera une liste des ponts vendus, transférés ou abandonnés, et qui ne sont plus sous le contrôle du Département des Travaux Publics, dans l'Appendice No. 26, pages 318 à 327.

EDIFICES PUBLICS.

ASILE DE ROCKWOOD—KINGSTON.

Les sommes payées par le gouvernement, par l'entremise du département des finances sont indiquées comme suit, dans les " Comptes Publics." :

1859	$ 2,920 81
1860	9,860 60
1861	25,610 32
1862	14,874 63
1863	14,104 47
1864	4,671 14
1865	22,127 55
1866	10,648 38
1867	23,251 83
Total	$128,069 73

On n'a pas de renseignements sur les autres dépenses—Voir page 545.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ASILES PROVINCIAL DES ALIÉNÉS, TORONTO.

La somme dépensée depuis l'Union comprend :—

L'allocation (9 Vic. c. 61, 1846) pour achever l'asile	$ 120,000 00
Do (12 Vic. c. 32, 1849.) do do	20,000 00
Construction de murs mitoyens en 1860–1861	13,888 73
Do d'une aile neuve (inachevée) en 1866–67	65,617 55
Total	$ 219,506 28

Cette dépense fut soldée par une émission de débentures (9 Vic. c. 61; 12 Vic. c. 32 et 13–14 Vic. c. 2 et c. 68). Le principal et les intérêts de ces débentures furent payés à même le " Fonds de bâtisses du Haut-Canada " provenant d'un impôt établi par ces actes sur toute propriété (meubles et immeubles) susceptible d'imposition, dans le Haut-Canada, pour rencontrer le coût de l'asile, etc. L'acte 20 Vic., c. 8, mit fin en 1857 à la taxe annuelle établie par l'acte 13 et 14 Vic., et pour la remplacer il fut décrété que toutes les sommes qu'un acte ou une loi reserverait pour être appliquées dans le Haut-Canada, sans toutefois leur assigner une autre destination, seraient versées, pour en former partie, dans le " Fonds de Bâtisses du Haut-Canada."

HOPITAUX RECEVANT DES OCTROIS DU GOUVERNEMENT, 1866.*

NOMS DES EDIFICES.	Date de l'établissement.	Date de l'incorporation.	Personnel d'administration.	Actif. Valeur de la propriété foncière occupée.	Actif. Valeur de l'ameublement.	Actif. Valeur des autres propriétés, dépôts de fonds, actions et autres valeurs.	Actif. Total de l'actif.	Passif.	Revenus.	Octroi du Gouvernement compris dans la colonne précédente.	Nombre collectif des jours que les patients ont passés dans l'hôpital.
HOPITAUX—BAS-CANADA.											
Quebec—											
Hôpital de la Marine et des Immigrants	1830	.....	.....	120,000 00	12,100 00	.....	132,100 00	22.....	22,519 42	22,087 16	27,827
Commission de secours pour les malades pauvres (Hôtel-Dieu).	.....	.....	Cinq commissaires nommés par le gouvernement.	Aucune. La commissio	n loge et p	ensionne les		malades [indigents.	3,191 85	3,191 85	29,345
Hospice de la Maternité.....	1852	1855	Dix directeurs, secrétaire et trésorier.	5,200 00	800 00	.....	6,000 00	400 00	1,344 00	480 00	1,077
Trois-Rivieres—											
Asile des Sœurs de la Charité.....	1860	.....	Les Sœurs de la charité	2,400 00	800 00	.....	(a) 3,200 00	.....	1,580 97	1,540 97	10,585
Hôpital des Ursulines.....	1697	1702	La supérieure et un conseil de six.	3,000 00	1,200 00	17,000 00	21,200 00	.....	1,179 66	750 10	2,267
Sorel—											
Hôpital-Général du district de Richelieu	1862	1860	Syndics qui donnent la direction à sept sœurs grises.	14,000 00	3,584 30	.....	17,584 30	3,200 00	2,578 00	320 00	8,985
St. Hyacinthe—											
Hôpital de l'Hôtel-Dieu.....	1840	1846	La supérieure et le conseil.	21,692 00	1,550 00	12,480 00	35,722 00	5,790 00	12,511 00	320 00	5,547
Montreal—											
Commission de secours aux malades pauvres (Hôpital-Général, Sœurs de la Charité.)	1692	1753	La supérieure et le conseil.	300,000 00	.....	131,936 00	431,936 00	33,212 00	36,500 98	4,000 00	224,562
Hôpital-Général	.....	1823	Directeurs à vie et 12 directeurs éligibles.	48,000 00	8,207 00	57,700 00	113,907 00	1,197 18	16,547 07	(b)5,501 44	35,876
Hôpital St. Patrice	1852	.....	Les dames de l'Hôtel-Dieu.	Des chamb. seule. dans l'Hôt.-Dieu	2,135 00	.....	2,135 00	.....	1,788 00	1,600 00	25,158
Hospice de la Maternité, de l'Université	1843	1851	Comité de dames et faculté de médecine du collége McGill.	.....	.....	800 00	800 00	.....	1,446 00	480 00	2,142

Hospice des Sœurs de la Miséricorde.	1848	1849	La supérieure et le conseil.	33,300 00	3,000 00	.....	36,300 00	18,287 98	11,991 24	480 00	54,392
Dispensaire.	1854	1854	Directeur, comité, secrétaire, trésorier et corps des médecins.	.....	400 00	.....	400 00	.....	527 00	320 00	(c) 5,112
Total—Hôpitaux, Bas-Canada.	.....	.....	..... $	547,592 00	33,776 30	219,916 00	801,284 30	62,087 16	113,705 19	41,071 52	432,875
HOPITAUX—HAUT-CANADA.											
OUTAOUAIS—											
Hôpital-Général des Sœurs de la Charité.	1845	1849	Sœurs de la Charité...	31,920 00	2,949 59	.....	34,869 59	6,289 26	2,076 27	1,200 00	6,392
* Hôpital-Général Protestant	1849	1852	Bureau de syndics ayant une charte, 12 directeurs élus et directeurs à vie.	15,000 00	1,125 00	3,000 00	19,125 00	.....	2,073 00	1,200 00	3,237
KINGSTON—											
Hôpital-Général.....	1834	1856	Bureau de directeurs...	25,000 00	2,000 00	1,600 00	28,600 00	1,030 00	5,584 00	4,800 00	17,701
Hôpital de l'Hôtel-Dieu, Orphelinat et Asile.	1845	.....	Sœurs Hospitalières de St. Joseph.	5,000 00	1,000 00	.....	6,000 00	297 71	1,751 49	800 00	Hôpital 3,729 Orphelinat, 11,750
TORONTO—											
Hôpital Général.....	.....	1847	3 syndics nommés par le gouvt. 1 par la cité, 1 par le B. commerce.	94,090 30	6,790 26	144,632 97	245,513 53	58,000 00	(d) 20,445 07	11,200 00	33,854
Hôpital de la Maternité.....	1848	.....	Comité de régie et syndics.	8,000 00	250 00	400 00	8,650 00	.....	1,249 47	480 00	2,548
HAMILTON—											
Hôpital de la Cité.....	.....	.....	Corporation municipale assistée du professeur de médecine de la cité.	5,000 00	950 00	.....	5,950 00	5,000 00	(e)6,757 75	4,800 00	27,155
LONDON—											
Hôpital de la Cité.....	.....	.....	Comité du conseil de la cité.	.....	1,000 00	1,000 00	2,000 00	.....	(f)7,749 90	2,400 00	6,386
Total—Hôpitaux, H. C.....	.....	.....	..... $	184,010 30	16,064 85	150,632 97	350,708 12	70,616 97	46,437 48	26,400 00	112,752
do B. C.	.....	.....	..... $	547,592 00	33,776 30	219,916 00	801,284 30	62,087 16	113,705 19	41,071 52	432,875
Total—Hôpitaux, Haut et Bas-Canada	.....	.....	..... $	731,602 30	49,841 15	370,548 97	1,151,992 42	132,704 13	160,142 67	67,471 52	545,627

* Compilation de "Statistiques Diverses du Canada, pour l'année 1866," 1ère partie, signées John Langton, auditeur, Outaouais, octobre 1867.
(a) Les Dames religieuses sont aujourd'hui à loyer; elles construisent un asile, qui coûtera $2,400 lorsqu'il sera achevé.
(b) Y compris $1,501.44 droits de tonnage pour 1863.
(c) C'est le nombre de personnes qui, chaque année, reçoivent des avis et des médicaments.
(d) Aussi $6,938 28 du "Fond de Batisse."
(e) $187,443 en aide de la part de la corporation de la cité.
(f) $5,212 60 payées par la corporation de la cité.

ASILE DES ALIENES RECEVANT DES OCTROIS DU GOUVERNEMENT, 1866.*—(Voir page 553.)

Noms des edifices.	Date de l'établissement.	Date de l'incorporation.	Personnel d'administration.	Actif. Valeur de la propriété foncière occupée.	Actif. Valeur de l'ameublement.	Actif. Valeur des autres propriétés, dépôt de fonds, actions et autres valeurs.	Actif. Total de l'actif.	Passif.	Revenus.	Octroi du gouvernement compris dans la colonne précédente.	Nombre collectif de jours que les patients ont passés dans l'Hôpital.
BAS-CANADA.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Asile de Beauport (Québec)	1845	.....	Médecins directeurs, sous le contrôle d'un bureau de commissaires	275,507 00	40,000 00	.....	315,507 00	.....	82,420 85	82,420 85	210,209
Asile de St. Jean	1861	.....	Médecins directeurs, sous le contrôle d'un bureau d'inspecteurs	.....	2,016 00	3,900 00	5,916 00	.....	20,003 02	19,790 62	29,774
Total—Asiles des aliénés, B. C.	.....	.....	.....	275,507 00	42,016 00	3,900 00	321,423 00	.....	102,423 87	102,211 47	239,983
HAUT-CANADA.											
Asile de Toronto (y compris la succursale occupant une des bâtisses de l'Université)	1841	.....	Médecins directeurs, sous le contrôle d'un bureau d'inspecteurs	316,000 00	10,305 60	13,361 20	339,666 80	.....	(a) 118,127 59	(b) 113,388 29	170,052
Asile d'Orillia	1861	.....	do do	32,800 00	2,800 00	630 00	36,230 00	.....	15,880 03	15,880 03	43,750
Asile de Malden	1859	.....	do do	35,800 00	8,300 00	1,200 00	45,300 00	.....	30,592 80	29,768 73	85,617
Total—Asiles des aliénés, H. C.	.....	.....	.....	384,600 00	21,405 60	15,191 20	421,196 80	.....	164,600 42	159,037 05	299,419
do do B. C.	.....	.....	.....	275,507 00	42,016 00	3,900 00	321,423 00	.....	102,423 87	102,211 47	239,983
Total—Asiles des aliénés, Haut et Bas-Canada	.....	.....	.....	660,107 00	63,421 60	19,091 20	742,619 80	.....	267,024 29	261,248 52	539,402

* Compilation de "Statistiques Diverses du Canada, pour l'année 1866," 1ère partie, signées John Langton, auditeur, Outaouais, octobre 1867.
(a) Ajoutez $5,789.80, produit de la vente de divers articles.
(b) Y compris $41,000 de frais de construction.

ASILES ET INSTITUTIONS CHARITABLES RECEVANT DE L'AIDE DE LA PROVINCE, 1866.*—(Voir page 553.)

Noms des edifices.	Date de l'établissement.	Date de l'incorporation.	Personnel d'administration.	Actif. Valeur de la propriété foncière occupée.	Actif. Valeur de l'ameublement.	Actif. Valeur des autres propriétés, dépôt de fonds, actions et autres valeurs.	Actif. Total de l'actif.	Passif.	Revenus.	Octroi du gouvernement, compris dans la colonne précédente.	Nombre collectif des jours que les patients ont passés dans l'hôpital.
BAS-CANADA.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Quebec—											
Asile du Bon Pasteur pour la réforme des filles repentantes	1850	1855	Bureau de Directeurs	54,597 00	2,000 00	.....	56,597 00	11,117 00	20,148 00	640 00	32,959
Asile Ste. Brigitte pour l'entretien des orphelins et des vieilles femmes sans soutien	1856	1860	Comité électif de 18	11,289 00	700 00	3,650 00	15,639 00	.....	4,828 70	320 00	23,064
Société Charitable des Dames Catholiques pour le soin des orphelins (a)	.....	1842	Comité de Dames	.....	.....	.....	.....	.....	908 00	428 00	34,132
Asile des garçons orphelins de l'église d'Angleterre	1832	1857	Recteur et marguillers de la paroisse de Québec	.....	600 00	10,000 00	10,600 00	.....	1,705 00	320 00	6,947
(b) Asile des filles orphelines de l'église d'Angleterre	1828	1861	Bureau de 12 Dames	.....	800 00	23,430 00	24,230 00	.....	(c)1,739 00	.....	4,888
Asile Finlay, église d'Angleterre, pour la retirance des indigents âgés et infirmes	1862	1857	Recteur et marguillers, de la paroisse de Québec	20,000 00	820 00	1,240 00	22,060 00	3,125 00	2,666 51	320 00	9,902
Asile des Dames Protestantes, pour les femmes et enfants sans soutien	1855	1859	.....	16,000 00	1,000 00	5,530 00	22,530 00	5,200 00	4,018 11	320 00	11,560
Asile militaire du Canada	1815	1853	Comité d'officiers militaires, du clergé et de citoyens	8,000 00	500 00	.....	8,500 00	740 00	4,086 00	160 00	3,099
A reporter	.....	.....	.....	109,886 00	6,420 00	43,850 00	160,158 00	20,182 00	40,099 32	2,508 00	126,551

* Compilation de "Statistiques Diverses du Canada, pour l'année 1866," 1ère partie, signées John Langton, Auditeur, Outaouais, octobre 1867.

(a) Cette Société transporte ses fonds aux Sœurs de la Charité, qui maintiennent un orphelinat avec cet argent.

(b) Cette institution se propose de construire un asile.

(c) L'octroi du gouvernement n'a pas été reçu dans le cours de l'année.

ASILES ET INSTITUTIONS CHARITABLES, ETC.—*Suite.* (VOIR PAGE 553.)

NOMS DES EDIFICES.	Date de L'établissement.	Date de L'incorporation.	Personnel d'administration.	Actif. Valeur de la propriété foncière occupée.	Actif. Valeur de l'ameublement.	Actif. Valeur des autres propriétés, dépôt de fonds, actions et autres valeurs.	Actif. Total de l'actif.	Passif.	Revenus.	Octroi du gouvernement, compris dans la colonne précédente.	Nombre collectif des jours que les patients ont passés dans l'hôpital.
BAS-CANADA.—*Suite.*											
Report	.....	.....	.....	$ cts. 109,836 00	$ cts. 6,420 00	$ cts. 43,850 00	$ cts. 160,156 00	$ cts. 20,182 00	$ cts. 40,099 32	$ cts. 2,508 00	126,551
MONTREAL—											
Asile de la Providence, pour le soulagement des malades et des pauvres.	1843	1841	Sœurs de la Providence	22,160 00	.....	.....	22,160 00	40,287 82	19,317 21	1,120 00	81,318
Asile de St. Vincent de Paul, pour l'éducation des enfants pauvres de 5 à 7 ans.	1860	.....	do ...	.....	.....	.....	.....	60 00	1,193 25	430 00	89,150
Asile de la rue Bonaventure. Education des enfants, dans le but spécial de permettre aux mères de gagner leur vie plus aisément.	1858	1753	Sœurs de Charité, sous la direction du Rév. V. Rousselot.	16,000 00	1,200 00	.....	17,200 00	2,650 00	1,917 00	430 00	128,631
Asile Nazareth. Orphelinat et asile des aveugles.	1861	1753	do ...	43,200 00	1,375 00	.....	44,575 00	8,200 00	4,048 00	430 00	(a)87,357
Société charitables de dames catholiques. Orphelinat.	1832	1841	.....	.....	.....	325 41	325 41	.....	2,703 15	680 00	9,000
Orphelinat St. Patrice. Pour le soutien des orphelin irlandais dénués.	1851	1855	Directeur et Syndics...	28,200 00	6,000 00	7,800 00	42,000 00	.....	8,971 73	640 00	37,248
Orphelinat protestant.....	1822	1843 et 1860	Corps nombreux de Directrices.	9,089 92	400 00	10,335 40	19,825 32	.....	2,450 59	640 00	12,958
Société Bienveillante des dames et maison de refuge.	1832	1841	Deux Directrices et un comité de 50 dames.	12,000 00	400 00	5,286 38	17,686 38	.....	3,991 48	800 00	42,458
Asile de la Madeleine, Bon Pasteur.	1844	1846	La supérieure et le conseil.	46,000 00	3,052 00	2,320 00	51,372 00	7,950 00	8,523 00	320 00	42,975
Asile et école industrielle.....	1847	.....	.....	.....	400 00	.....	400 00	.....	1,244 28	320 00	10,950
Asile des sourds et muets..... Hommes	1848	.....	Le clergé régulier de St. Viateur.	12,000 00	958 90	60 00	13,018 90	2,210 66	4,462 29	1,500 00	11,470
Asile des sourds et muets..... Femmes	1851	.....	.....	32,000 00	200 00	.....	32,200 00	1,100 00	2,981 00	1,500 00	(b)30,000
Total—Asiles et Institutions Charitables diverses, Bas-Canada	.....	.....	..... $	330,535 92	20,405 96	69,977 19	420,919 01	82,640 48	101,902 30	11,318 00	760,116

HAUT-CANADA.											
KINGSTON—											
Asile pour le soulagement des malades indigents. (Maison d'industrie).	1847	.....	Maire, 3 membres de la Corporation et 8 citoyens nommée annuellement.	4,000 00	650 00	.....	4,650 00	.....	2,693 96	2,400 00	16,794
Orphelinat et société secourable pour les femmes	1857	1862	Comité de Dames de dénominations protestante.	6,000 00	300 00	3,879 00	10,179 00	.....	1,904 16	640 00	16,898
TORONTO—											
Maison de la Providence	1857	.....	Sœurs de St. Joseph sous le contrôle de l'évêque catholique.	25,736 00	3,500 00	.....	29,236 00	2,000 00	4,693 03	320 00	42,363
Orphelinat et soc. sec. pour les femmes.	1849	1850	24 directeurs.	6,000 00	400 00	7,000 00	13,400 00	.....	5,134 94	640 00	21,939
Asile des filles et salle publique pour les nourrissons.	1857	1863	3 directrices, secrétaire, trés., etc., 27 directeurs élues annuellement.	.....	100 00	5,264 64	5,364 64	.....	1,350 57	320 00	10,762
Maison d'industrie pour le soulagement des pauvres sans ressources.	1836	.....	15 Syndics et 25 directeurs.	12,000 00	1,200 00	5,000 00	18,200 00	.....	(c)9,255 71	2,400 00	38,300
Orphelinat catholique	1852	1855	Sœurs de St. Joseph sous le controle de l'évêque.	10,000 00	2,800 00	.....	12,800 00	800 00	5,295 84	640 00	86,792
Asile de la Madeleine	1854	1858	4 Directrices et un comité de 29.	6,000 00	800 00	.....	6,800 00	.....	2,257 55	480 00	12,955
HAMILTON—											
Asile des sourds, muets et aveugles	1858	.....	Un bur. de directeurs..	.....	2,240 00	640 00	2,880 00	550 00	8,434 45	3,000 00	16,841
Asile des orphelins protestants et société bienveillante des Dames.	1846	1852	7 Directeurs et 15 dames.	5,000 00	280 00	.....	5,280 00	.....	d) 3,149 60	640 00	13,100
Orphelinat catholique	1852	.....	Sœurs de St. Joseph...	12,000 00	1,100 00	.....	13,100 00	.....	3,279 68	640 00	33,165
Total—Asiles et institutions charitables diverses,	.....	.....	..... $	86,736 00	13,370 00	21,783 64	121,889 64	3,350 00	47,449 50	12,120 00	309,909
Total—Asiles do do B.-C.	.....	.....	..... $	330,535 92	20,405 90	69,977 19	420,919 01	82,640 48	101,902 30	11,310 00	760,116
Total— do do B.-C. et H.-C.	.....	.....	..... $	417,271 92	33,775 90	91,760 83	542,808 65	85,990 48	149,351 80	23,430 00	1,070,025

(a) Divers personnes autres que des orphelins ont été admises dans cet établissement et entretenues pendant 9,320 jours.
(b) Estimation.
(c) Y compris un octroi de la Corporation de $4,000.
(d) Y compris $610 de la part du Conseil de la cité.

EXTRAIT GENERAL—HOPITAUX, ASILES ET INSTITUTIONS CHARITABLES.—(VOIR PAGE 553.)

OUVRAGES.	ACTIF. Valeur de la propriété foncière occupée.	Valeur de l'ameublement.	Valeur des autres propriétés, dépôt de fonds, actions et autres valeurs.	Total de l'actif.	Passif.	Revenus.	Octroi du gouvernement compris dans la colonne précédente.	Nombre collectif de jours que les patients ont passés dans l'hôpital.
BAS-CANADA.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Hôpitaux	547,592 00	33,776 30	219,916 00	801,284 30	62,087 16	113,705 19	41,071 52	432,875
Asiles des aliénés	275,507 00	42,016 00	3,900 00	321,423 00	.....	102,423 87	102,211 47	239,983
Asiles et institutions charitables	330,535 92	20,405 90	69,977 19	420,919 01	82,640 48	101,902 30	11,318 00	760,116
Total—Bas-Canada $	1,153,634 92	96,198 20	293,793 19	1,543,626 31	144,727 64	318,031 36	154,600 99	1,432,974
HAUT-CANADA.								
Hôpitaux	184,010 30	16,064 85	150,632 97	350,708 12	70,616 97	46,437 48	26,400 00	112,752
Asiles des aliénés	384,600 00	21,405 60	15,191 20	421,196 80	.....	104,600 42	159,037 05	299,419
Asiles et institutions charitables	86,736 00	13,370 00	21,783 64	121,889 64	3,350 00	47,449 50	12,120 00	309,909
Total—Haut-Canada $	655,346 30	50,840 45	187,607 81	893,794 56	73,966 97	258,487 40	197,557 05	722,080
Total—Bas et Haut-Canada $	1,808,981 22	147,038 65	481,401 00	2,437,420 87	218,694 61	576,518 76	352,158 04	2,155,054

APPENDICE No. 70.—*Suite.*

PÉNITENCIER PROVINCIAL, KINGSTON.—(VOIR PAGE 547.)

La dépense pour frais de construction n'est pas indiquée dans les "Comptes Publics" de 1841 à 1857.

Les sommes payées par le gouvernement, depuis l'Union, pour la construction de ces bâtisses, telles qu'indiquées dans les "Comptes publics" sont comme suit :

1857	$ 16,941 08
1858	599 22
1859	8,688 61
1860	9,632 51
1861	10,715 18
1862	9,139 09
1863	7,999 04
1864	3,849 99
1865	6,443 03
1866	3,382 28
1867	5,096 80
Total	$ 82,486 83

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS—HAUT-CANADA—(VOIR PAGE 548.)

L'acte du parlement provincial du Haut-Canada, 32 Geo. III c. 8, (1792), décrète que les prisons et palais de justice seront construits dans chaque district, (le Haut-Canada était alors subdivisé en districts et le fut ainsi jusqu'en 1849 ; il fut alors subdivisé en comtés par l'acte 12 Vic. c. 78, 1849) et autorise les magistrats ou juges de paix de prélever des impôts ou contributions à cet effet.

Par l'acte 55 Geo. III, c. 8 (1815) le gouvernement alloue certaines sommes pour la construction de prisons dans les districts suivants : savoir £2,000 pour chacun des districts de Niagara, de l'Ouest et de London ; le même acte décrète que ces allocations seront payées et que l'on en rendra compte.

En 1850 le fonds de bâtisse du Haut-Canada fut établi par l'acte 13, 14 Vic. c. 68, pour subvenir au coût des bâtisse publiques ; une partie de ce fonds est accordé aux municipalités pour les aider à construire des palais de justice et prisons, dans cette province.

Divers autres actes référant à ce sujet, entre autres, ont été décrétés à différentes époques, mais il serait trop long de les rapporter ici—Voir l'acte 34 Geo. III, c. 10, 1794 ; 4 Geo. IV. c. 8, 1824 ; 7 Guil. IV. c. 30, 1837 ; 2 Vic. c. 11, 1839 ; 2 Vic. c. 29, 1839 ; 9 Vic. c. 65, 1846 ; 12 Vic. c. 78, 1849 ; 16 Vic. c. 22, 1852 ; 18 Vic. c. 13, 1854 ; 18 Vic. c. 103, 1855, accordant au Haut-Canada un équivalent des $600,000 accordées au Bas-Canada par l'acte seigneurial 18 Vic. c. 3, 1854 pour des frais locaux ; 20 Vic. c. 8, 1857, décrétant que cet équivalent fera partie du fonds de bâtisse du Haut-Canada, 20 Vic. c. 28, sec. 26, 1857 ; 22 Vic. c. 79, sec. 14, 1858 ; 22 Vic. c. 37, 1859 ; c. 54, stat. cons. du Haut-Canada, sec 247 et 263 de 1859 ; c. 72, stat. cons. du Haut-Canada, sec. 15, 1859.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS DANS LE HAUT-CANADA—(VOIR PAGE 548).—*Suite.*

	Comtés pour lesquels on a érigé des Palais de Justice et Prisons.	Position géogr. des Comtés.	Villes, etc., où sont situés les Palais de Justice et Prisons.	Sommes payées par le gouvernement à même le "fonds de bâtisse du Haut-Canada" depuis 1861 jusqu'au 1er juillet 1867, d'après les comptes publics.	Epoque du paiement.	OBSERVATIONS.
				$ cts.		
1	Glengary, Stormont & Dundas.	Sur le St. Laurent	Cornwall			Une bâtisse.
2	Leeds et Grenville	do	Brockville	2,336 25	1863-64.	Une bâtisse.
3	Frontenac	Pied du Lac Ontario	Kingston	2,000 00	1867.	Deux bâtisses; construites à même les $6,000 d'allocation, en 1866. D'après un rapport du 8 avril 1868, le palais de justice et la prison de Kingston furent conctruits en 1855-56. Coût de la prison $28,000; coût du palais de justice $72,000, y compris l'ameublement. Le gouv., en échange de l'ancien palais de justice, paya aux comtés de Frontenac, Lenox et Addington, la somme de $16,000.
4	Prescott et partie de Russell	Sur l'Outaouais	L'Orignal	6,000 00	1862.	Une bâtisse.
5	Carleton et partie de Russell	do	Outaouais	6,000 00	1861.	Deux bâtisses.
6	Lanark	En arr. de Leeds & Grenville	Perth	4,786 59	1862.	Deux bâtisses.
7	Renfrew	Sur l'Outaouais				
8	Addington	Entre le L. Ontario & l'Outa'is				
9	Lenox	Baie de Quinté	Napanee			Deux bâtisses, construites en 1864. Coût de la prison $15,000; coût du palais de justice $20,000.
10	Prince Edouard	Entre la Baie de Quinté et le Lac Ontario	Picton	1,420 00	1867.	Pas de renseignements.
11	Hastings	Sur la Baie de Quinté	Belleville	4,737 50	1867.	
12	Northumberland et Durham	Sur le Lac Ontario	Cobourg	6,000 00	De 1861 à 63.	
13	Peterborough	En arrière de Northumberl'd	Peterborough	6,000 00	1865.	
14	Victoria	En arrière de Durham	Lindsay			
15	Ontario	Entre les L. Ontario & Simcoe	Whitby	4,117 90	1861.	
16	York	do	Toronto	24,000 00	1861-63.	
17	Peel	Sur le Lac Ontario				
18	Simcoe	Entre le Lac Simcoe et la Baie Georgian	Barrie	6,000 00	1863-64.	
19	Halton	Sur le Lac Ontario	Milton			
20	Wentworth	do	Hamilton			Une bâtisse avec une aile. Le corps principal fut const. vers 1827, au prix de $30,812. L'aile fut construite en '53, au prix de $30,000. Ces bâtisses servent au comté de Wentworth et à la cité d'Hamilton

21	Lincoln	Sur le lac Ontario	St. Catharines			L'acte 55 Geo. III, chap. 8 (1815), alloue $8,000 pour la construction d'une prison pour les comtés de Lincoln, Welland et Haldimand. Il y eut une allocation de $6,000, en 1866, dont il ne paraît pas qu'on ait rien dépensé. Le palais de justice et la prison actuels qui sont des bâtisses distinctes furent construits en 1866, le premier au prix de $15,000, et la seconde pour $32,500. Le palais de justice semble avoir été construit principalement aux frais de la ville de St. Catharines, et la prison aux frais du comté de Lincoln.
22	Welland	Sur le lac Erié	Welland			
23	Haldimand	do	Cayuga			
24	Norfolk	do	Simcoe	3,718 97	1861–62 et '67.	
25	Brant	En arrière de Wentworth, Haldimand et Norfolk	Brantford	6,000 00	1861–62–63.	
26	Wellington	En arrière de Wentworth et Halton	Guelph	6,000 00	1861.	
			Berlin	3,387 58	1862.	
27	Waterloo	En arrière de Brant et Oxford	Woodstock	3,767 50	1862–63.	
28	Oxford	En arrière de Norfolk et Elgin	St. Thomas			Il y eut, en 1815, une allocation de $8,000 (55 Geo. III, chap. 8), pour la construction d'une prison, pour ces deux comtés, qui étaient alors compris dans le "*District de London.*"
29	Elgin	Sur le lac Erié	London	3,663 53	1861–62–63–67.	
30	Middlesex	En arrière d'Elgin				
31	Kent	Sur le lac Erié et borné vers l'Ouest en partie par le lac Ste. Claire	Chatham	3,034 15	1861.	Il y eut, en 1815, une allocation de $8,000 (55 Geo. III, chap. 8), pour la construction d'une prison, pour ces deux comtés, qui formaient alors le "*Western District.*"
32	Essex	Entre le lac Erié, la rivière Détroit et le lac Ste. Claire	Sandwich			
			Sarnia	6,000 00	1861–62.	
33	Lambton	Au pied du lac Huron	Goderich	6,000 00	1861–62.	
34	Huron et Bruce	Sur le lac Huron				
35	Perth	Entre Huron, Oxford, Waterloo et Wellington	Stratford	1,213 52	1863.	
36	Grey	Sur la Baie Georgienne	Owen Sound			Il y eut, en 1866, une allocation de $5,000 pour la construction d'une prison. Voir les "*Comptes Publics*" de 1867, IIe partie, page 97.
37	Iles Manitoulines	A la tête du lac Huron				
38	District d'Algoma	Au pied du lac Supérieur	Sault Ste. Marie	Voir Appendice	No. 70, à la p. 548.	
			$	116,183 40		

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

UNIVERSITÉS, COLLÉGES, ÉCOLES DE GRAMMAIRE ET ÉCOLES PRIMAIRES—(VOIR PAGES 548 et 549.)

Il a été fait des octrois de terres, pour des fins d'éducation, dans le Haut et le Bas-Canada, par le Gouvernement Impérial et le Gouvernement Provincial, avant et depuis l'Union.

La quantité de terres accordées, par le gouvernement, pour le support des écoles primaires, dans le Bas-Canada, est d'environ 500,000 acres.

Dans le Haut-Canada, la quantité octroyée, pour le support des universités, colléges, écoles de grammaire et écoles primaires est d'environ 1,170,600 acres.

La valeur des terres réservées et des édifices construits pour des fins d'éducation n'a pas été établie avec assez de précision, pour en faire mention dans l'état précédent des ouvrages de la province.

L'Acte 19, 20 Vic., chap. 54 de 1856-7 établit un fonds appelé " Fonds de réserve pour l'éducation supérieure dans le Bas-Canada," pour venir en aide à l'éducation supérieure, aux écoles normales et écoles primaires du Bas-Canada. Ce fonds se compose du revenu provenant des biens-fonds appartenant autrefois à l'ordre des Jésuites.

Pour le Haut-Canada—Voir sec. 120, chap. 64, Statuts Refondus du H.-C.

L'Acte 12 Vic., chap. 200, de 1849, décrète que toutes les sommes provenant de la vente de terres publiques, seront mises à part, pour des fins scolaires, jusqu'à ce qu'elles produisent un revenu annuel de £100,000. Il y a dans la province du Canada, *un million d'acres de terres* réservées pour créer un fonds pour les écoles primaires. Cet octroi doit cesser lorsque ce fonds atteindra £50,000 par an, le gouvernement faisant face au déficit dans le cas où les £50,000 annuels ne seraient pas atteints. Une motié de ces terres parait dévolue au Bas-Canada et l'autre motié au Haut-Canada.

NAVIRES PROVINCIAUX.

" LA CANADIENNE."

Goëlette gréée pour la mer—(*Voir page* 553.)

En vertu de l'acte des " subsides et emprunts " de 1854, (18 Vic., chap. 4, du 18 décembre 1854), la somme de £2,000 ($8,000) fut allouée pour la construction ou l'achat d'un vapeur destiné à protéger les pêcheries du golfe St. Laurent.

Cette somme n'étant pas suffisante pour construire un vapeur convenable, il fut décidé que l'on construirait une goëlette fine voilière. On fit appel, comme d'ordinaire, aux soumissionnaires et l'on entra en marché avec M. T. C. Lee, en février 1855. La somme qui lui fut payée s'élève à £2,927 9 9 ($11,709 95). Il fut dépensé, en outre £270 12 5 ($1,082 48) pour le gréement du navire et autres frais.

Dans la " déclaration de propriété " en date du 20 avril 1866, signée par le Commissaire des Travaux Publics, la goëlette, " La Canadienne," est inscrite comme construction britannique, du 5 juin 1855.

Le certificat d'enregistrement du 20 avril 1866, signé par A. Neilson Ross, régistrateur en charge, décrit comme suit les dimensions de la goëlette ;

Longueur entre la face extérieure de l'étrave, sous le beaupré, et la face extérieure de la tête de l'étambot.	92 pds. $\frac{1}{10}$
Grande largeur, en dehors	23 do $\frac{7}{10}$
Hauteur de cale, au centre, entre le grand pont et le vaigrage	10 do $\frac{1}{10}$
Nom et adresse du constructeur	T. C. Lee, Québec.
	No. de Tonn'x.
Tonnage sous le grand pont ou tonnage total enrégistré	100.75

P. FORTIN,
Commandant.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ETAT du No. 46,733, montrant la Force de Chevaux, le Tirant d'Eau, le Tonnage et les Dimensious des Vapeurs à hélice "Napoléon III," "Queen Victoria," et "Lady Head," et des vapeurs à aubes "Advance" et "Admiral." (Voir pages 553 à 555.)

NOM DU VAPEUR.	Par qui construit, la date et le lieu.	Matérianx.	Force nominale de chevaux.	Force de chevaux réelle.	Tirant d'eau à lége.	Tirant d'eau sous pleine charge.	Tonnage brut.	Ton. moins la place de la machine.	Longueur totale.	Hauteur de cale.	Largeur.	Diamètre de cylindre.	Course du piston.	Modèle des machines.	Nb. de chaudières	Dimension des chaudières.	Description des chaudières.
					pds.	pds.			pds.	pds.	pds.	pcs.	pds. p.				
Napoléon III.	Dans la Clyde, par Napier et fils, en 1856.	Fer.....	300	750	14½	16	495	212	173	16	30	60	4 6	Oscillante et à engrenage.	2	10 pds. 8 pcs. long, 14 pds. 6 pcs. large et 17 pds. haut.	Tubulaire.
Queen Victoria.	Dans la Clyde, par Napier et fils, en 1856.	Fer.....	300	750	14½	16	495	212	173	16	30	60	4 6	Oscillante et à engrenage.	2	10 pds. 8 pcs. long, 14 pds. 6 pcs. large et 17 pds. haut.	Tubulaire.
Lady Head.	Dans la Clyde, par Napier et fils, en 1857.	Fer.....	150	250	11½	13	299	168	151	13	24	40	3 6	Oscillante et à engrenage.	1	10 pds. 8 pcs. long, 15 pds. 5 pcs. large et 15 pds. 11 p. haut.	Tubulaire.
Advance.	Québec, par P. Wilson, 1855.	Bois...	90	175	7	8	373	235	164	11	26	45	10 pds. 5 pds. de manivelle	Machine à balancier.	2	28 pds. 4 pcs. long, 9 pds. 5 p. large et 7 pds. 4 pcs. haut.	A gros tubes.
Admiral.	Niagara, par la Cie. du havre et bassin de Niagara.....	Bois...	72	125	7	8½	289	110	155	10	20	42	8 pds., 4 pds. de manivelle	Machine à balancier.	2	25 pds. long, 8 pds. large et 8 pds. haut.	A gros tubes.

"Napoléon III." } Grande vitesse, 13 neuds. Brû le 24 ch. de houille par 24 heures.
"Queen Victoria." }

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

VAPEUR "NAPOLÉON III."

Lieu de construction	Dans la Clyde.
Constructeur	R. Napier et Fils.
Matériaux	Fer.
Epaisseur des plaques	Etraques de gabord $\frac{7}{8}$ de pc., échouage $\frac{3}{4}$ de pc., ligne de flotaison $\frac{5}{8}$ de pc., et au-dessus $\frac{1}{2}$ pc.
Diamètre de cylindre	Soixante pouces.
Course du piston	Quatre pieds six pouces.
Modèle des machines	Oscillante et à engrenage.
Nombre de chaudières	Deux.
Dimensions des chaudières	Longueur 10 pieds, largeur 14 pieds 6 pouces, hauteur 17 pieds.
Espèce de chaudières	Tubulaire.
Epaisseur du fer des chaudières	$\frac{1}{2}$ pouces et $\frac{3}{8}$ de pouce.
Diamètre et pas de l'hélice	Diamètre, 12 pieds ; pas, 18 pieds.

Le vapeur à hélice "Queen Victoria" est absolument semblable au vapeur Napoléon III.

VAPEUR "LADY HEAD."

Lieu de construction	Dans la Clyde.
Constructeur	R. Napier et fils.
Matériaux	Fer.
Epaisseur des plaques	Etraques de gabord $\frac{5}{8}$ pouce, au-dessus $\frac{1}{2}$ pouce.
Diamètre de cylindre	Quarante pouces.
Course du piston	Trois pieds six pouces.
Modèle de la machine	Oscillante et à engrenage.
Nombre de chaudières	Une.
Espèce de chaudières	Tubulaire.
Dimensions de la chaudière	Long. 10 pieds, 8 pouces ; larg. 15 pieds 5 pouces ; haut. 15 pieds 11 pouces.
Epaisseur du fer de la chaudière	$\frac{1}{2}$ pouce et $\frac{3}{8}$ pouce.
Diamètre et pas de l'hélice	Diamètre, 8 pieds ; pas, 12 pieds.

LE VAPEUR A AUBES "ADVANCE."

Lieu de construction	Québec.
Constructeur	J. Wilson.
Matériaux	Bois.
Diamètre de cylindre	Quarante-cinq pouces.
Course du piston	Dix pieds, cinq pieds de manivelle.
Modèle de la machine	Machine à balancier.
Nombre de chaudières	Deux.
Espèce de chaudières	Chaudières à gros tubes.
Dimensions des chaudières	28 pieds, 4 pouces, long. ; 9 pieds, 5 pouces, larg. ; 7 pieds, 4 pouces, haut.
Epaisseur du fer des chaudières	7-16 de pouce.
Dimensions des roues à aubes	Diamètre, 27 pieds ; largeur, 6 pieds.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

VAPEUR A AUBES "ADMIRAL."

Lieu de construction	Niagara.
Constructeurs	Compagnie du havre et bassin de Niagara.
Matériaux	Bois.
Diamètre de cylindre	Quarante-deux pouces.
Course du piston	Huit pieds, cinq pieds de manivelle.
Modèle de la machine	Machine à balancier.
Nombre de chaudières	Deux.
Espèce de chaudières	Chaudières à gros tubes.
Dimensions des chaudières	Long. 25 pieds, larg. 8 pieds, haut. 8 pieds.
Epaisseur du fer des chaudières	7-16 de pouce.
Dimension des roues à aubes	Diamètre, 25 pieds; largeur, 6 pieds.

F. BUTEAU,
Agent, S. P.

Québec, 30 avril 1860.

CHEMINS DE FER.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC—(VOIR PAGES 558 A 560.)

A.—Le prêt du gouvernment, d'après un rapport daté de Montréal, le 8 mars 1861, et signé Joseph Elliott, secrétaire-trésorier, se distribue comme suit :—

Débentures provinciales émises en faveur du chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique	$2,275,166 67
Chemin de fer de Québec à Richmond	1,216,666 67
Chemin de fer Grand Tronc	11,650,800 00
Total des débentures provinciales émises	$15,142,633 34

Ces débentures portent 6 pour cent d'intérêt, payable lorsqu'il aura été réalisé 6 pour cent sur le capital en actions de la compagnie.

Les intérêts accumulés sur ces débentures, jusqu'au 1er juillet 1867, d'après les "Comptes Publics" de la même année, sont :

Au comptes des intérêts—spéciaux	$ 7,302 18
Au comptes des intérêts	10,457,458 01
Totale des intérêts accumulés	$10,464,760 19
Dette totale envers le gouvernement, le 1er juillet 1867	$25,607,393 53

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GREAT WESTERN—(VOIR PAGES 559, 561.)

B.—La dette de ce chemin de fer envers le gouvernement, le 1er juillet 1867, d'après les "Comptes Publics," comprend les sommes suivantes :

Pret du gouvernement, au compte des débentures	$2,810,500 00
Intérêts do	1,130,747 50
Dette totale envers le gouvernement, le 1er juillet 1867	$3,941,247 50

APPENDICE No 70.—REFERENCES.—*Suite.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NORTHERN—(VOIR PAGES 559, 561.)

C.—La dette de ce chemin de fer envers le gouvernement, le 1er juillet 1867, d'après les " Comptes Publics," est comme suit :

Pret du gouvernement, au compte des débentures	$ 2,311,666 67
Intérêt	1,433,760 23
Do spécial	30,976 70
Dette totale envers le gouvernement, le 1er juillet 1837	$ 3,776,403 60

A. B. C.—Ci-suit un sommaire des montants dûs par les compagnies de chemin de fer au gouvernement pour prêts et intérêts, au 1er juillet 1867 :

NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.	Prets, au compte des débentures.	Comptes des Intérêts.	Comptes des Intérêts spéciaux.	Dette totale.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Grand Tronc	15,142,633 34	10,457,458 01	7,302 18	25,607,393 53
Great Western	2,810,500 00	1,130,747 50	.....	3,941,247 50
Chemin de fer Northern	2,311,666 67	1,433,760 23	30,976 70	3,776,403 60
Dette totale envers le gouvernement, le 1er juillet 1867	20,264,800 01	13,021,965 74	38,278 88	33,325,044 63

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS DE FER CONSTRUITS DANS LE BAS ET LE HAUT-CANADA.

ETAT montrant le nom d'incorporation de chaque chemin de fer, le nom, la longueur et la date de l'ouverture de chaque section de chemin de fer.—(Voir pages 558 à 561.)

No. dans R. C. ch. de fer pour 1859-60	NOM D'INCORPORATION DU CHEMIN DE FER.	NOMS DES SECTIONS.	Date de l'ouverture.	Longueur des sections, en milles.	Longueur totale.	OBSERVATIONS.
	BAS-CANADA.					
2	Grand Tronc.....	Ligne princip.—Riv.-du-Loup à St. Paschal..	2 juillet 1860...	26.00		
	do	do St. Paschal à St. Thomas ...	31 déc. 1859...	53.00		
	do	do St. Thomas au coude de la Chaudière.	23 déc. 1855...	39.50		
		Total—Rivière-du-Loup à la Chaudière...	.....	118.50		
	do	Ligne princip.—Pointe Lévis, vis-à-vis Québec, à Richmond.	27 nov. 1854...	96.00		
	do	do Richmond à St. Hyacinthe..	— août 1852...	41.00		
	do	do St. Hyacinthe à Montréal....	Printemps, 1847...	35.00		
	do	do Pont Victoria et abords.....	16 déc. 1859...	.....	.....	La longueur de cette section (6 milles) est comprise dans la précédente.
		Total—Pointe Lévis à Montréal...	.....	172.00		
	do	Ligne princip.—Richmond à Sherbrooke.	— août 1852...	25.00		
	do	do Sherbrooke à la frontière ...	— juillet 1853...	30.00	.....	La ligne frontière entre le Canada et l'Etat du New Hampshire.
		Total—Partie de la ligne principale conduisant à Portland, Etat du Maine	.....	55.00		
	do	Ligne princip.—Montréal à la frontière entre le B.-C. et le H.-C.	19 nov. 1855...	44.00	.....	Cette section fait partie de celle de Montréal à Brockville.
	do	Embranch.—Arthabaska au débarcadère de Doucet.	Automne, 1864...	35.00	.....	Au débarcadère de Doucet on traverse à Trois-Rivières en bateau.
		Total—Grand Tronc, B.-C..	.....	424.50	424.50	Sous une même direction avec la partie du Haut-Canada.
11	St. Laurent et Industrie	Ligne princip.—St. Laurent et Industrie.....	— Mai 1850...	12.00	12.00	Depuis Lanoraie, sur le St. Laurent, allant vers l'Ouest, au village de l' "Industrie."
15	Stanstead, Shefford et Chambly...	do St. Jean à Farnham Ouest...	1 janv. 1859...	13.00	.....	Traversant le Richelieu et dans les cantons de l'Est.
	do do do ...	do Farnham Ouest à Granby...	31 déc. 1859...	15.00		
	do do do ...	do Granby à Waterloo	— Juin 1660...	15.00	43.00	Sous le contrôle du ch. fer Cent. du Vermont.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

CHEMINS DE FER CONSTRUITS DANS LE BAS ET LE HAUT-CANADA.—*Suite.*

No. dans R.C.ch. def. pour 1859-60	NOM D'INCORPORATION DU CHEMIN DE FER.	NOMS DES SECTIONS.	Date de l'ouverture.	Longueur des sections, en milles.	Longueur totale.	OBSERVATIONS.
	BAS-CANADA—*Suite.*					
9	Montréal et Champlain	Ligne princip.—Montréal à Lachine	— nov. 1847	8.00		Traversier entre Lachine et Caughnawaga, sur la rive vis-à-vis du St. Laurent.
	do do	do Caughnawaga à la frontière	— août 1852	32.00		Frontière entre le Canada et l'Etat de New-York. Par la Jonction Moer.
		Total—Montréal à la front. par Lachine		40,00		
	do do	Ligne princip.—St. Lambert à St. Jean	— janv. 1852	21,00		La partie de l'ancien ch. de fer de Laprairie à St. Jean fut ouvert en juillet 1836.
	do do	do St. Jean à Rouse's Point	— août 1851	22,00		
		Total—Montréal à Rouse's Point, non comprise la partie incluse avec le G.T.		43,00		La distance totale entre Montréal à Rouse's Point, par la ligne, est de 48.76 milies.
		Total—Montréal et Champlain		83.00	83.00	
10	Carillon et Grenville	Ligne princip.—Carillon et Grenville	— oct. 1854	12.75	12.75	Sous la rive nord de l'Outaouais.
		Total—Chemins de fer, Bas-Canada			575.25	
	HAUT-CANADA.					
2	Grand Tronc	Ligne princip.—De la ligne frontière entre le B.-C. et le H.-C, à Brockville	19 nov. 1855	81.00		
	do	do Brockville à Oshawa	27 oct. 1856	175.00		
	do	do Oshawa à Toronto	— août 1856	33.00		
		Total—Ligne provin. à Toronto		289.00		
	do	Ligne princip.—Toronto à Guelph	— juillet 1856	48.00		
	do	do Guelph à Stratford	17 nov. 1856	40.00		
	do	do Stratford à la "Jonction" Ste. Marie	27 sept. 1858	10.00		
	do	do Ste. Marie à la "l'embran." London	27 sept. 1858	22.00		
	do	do Ste. Marie à Sarnia	21 nov. 1859	70.00		
		Total—Toronto à Sarnia, au pied du lac Huron		190.00		Y compris les 22 milles de l'embranchement de London. Le chemin de fer continue depuis Port Huron, vis-à-vis Sarnia, jusqu'à Détroit, distance de 62 milles, sur le territoire Américain. Fut ouvert le 21 nov. 1859.
	do	Embranchement—Kingston	10 nov. 1860	2.00		
		Total—Grand Tronc, H.-C		481.00	481.00	Sous une même administration.

8	Outaouais et Prescott	Ligne princ.—Outaouais et Prescott	— Déc. 1854	54.00	54.00	Depuis Prescott sur le St. Laurent jusqu'à la cité d'Outaouais.
14	Brockville et Outaouais	do Tunnel entre la station temporaire et le havre	31 Déc. 1860	0.75		
	do do	do Brockville à Almonte	17 Fév. 22 Août 59	51.25		
	do do	do Almonte à Sand Point		22.50		
	do do	Embr.—Chutes de Smith à Perth	17 Fév. 1859	12.00	86.50	Depuis le St. Laurent, vers Pembroke, sur l'Outaouais.
6	Cobourg et Peterborough	Ligne princ.—Cobourg et Peterborough	— Mai 1854	28.00	28.00	Lac Ontario à Peterborough.
16	Peterborough et Lac Chemung	do Lac Chemung et Peterborough	6 Juil. 1859	4.00	4.00	Peterborough aux moulins à scie.
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton	do Port Hope à Lindsay	30 Déc. 1857	43.00		
	do do do	Embr.—Millbrook à Peterborough	18 Août 1858	13.50	56.50	Du Lac Ontario—au Nord.
3	Northern	Ligne princ.—Toronto à Bradford	13 Juin 1853	41.00		De Toronto au Lac Huron. La longueur totale est 95.14 m. dans le Rap. Com. Ch. de fer de 1859-60; 96.75, d'après les Statistiques Diverses de 1866; et 94.00 dans le livret des chemins de fer de 1868.
	do	do Bradford à Barrie	11 Oct. 1853	21.00		
	do	do Barrie à Collingwood	2 Janv. 1855	32.14	94.14	
7	Erié et Ontario	do Erié et Ontario	3 Juil. 1854	17.00	17.00	Du Lac Ontario à Chippewa, auj. s'étend de Niagara à Fort Erié, 30½ miles environ.
13	Welland	do Welland	27 Juin 1859	25.00	25.00	De Port Dalhousie, Lac Ontario, à Port Colborne, Lac Erié.
1	Great Western	do Pont Suspendu, chutes de Niagara à Hamilton	10 Nov. 1853	43.25		
	do	do Hamilton à London	31 Déc. 1853	76.00		
	do	do London à Windsor	27 Jan. 1854	110.00		
	do	Embrs.—Hamilton à Toronto	3 Déc. 1855	39.00		
	do	do Harrisburgh à Galt et Preston	21 Août 1854	16.00	.....	Sauf 4 milles allant à Preston, ouvert le 28 sept. 1857.
	do	do Preston à Guelph	28 Sept. 1857	11.50		
	do	do Preston à Berlin	2 Nov. 1857	11.00	.....	Hors d'usage.
	do	do Komoka à Sarnia	27 Déc. 1858	51.00		
	do	do Wyoming à Petrolia		5.50		
		Total—Great Western		363.25	363.25	Sous une même administration.
5	London et Port Stanley	Ligne princ.—London et Port Stanley	1 Oct. 1856	24.00	24.00	Lac Erié à London.
4	Buffalo et Lac Huron	do Fort Erié (vis-à-vis Buffalo) à Paris	1 Nov. 1856	83.00		
	do do	do Paris à Stratford	22 Déc. 1856	32.00		
	do do	do Stratford à Goderich (Terminus temporaire)	28 Juin 1858	43.73		
	do do	do Terminus temporaire à la station de la rue de l'Est	16 Mai 1860	1.27	160.00	Du pied du Lac Erié au Lac Huron.
		Total—Chemins de fer, Haut-Canada			1393.39	
		do Bas-Canada			575.25	
		do Bas et Haut-Canada			1968.64	

APPENDICE No. 70.—

ETAT GENERAL INDIQUANT LA LONGUEUR, LE MATERIEL ROULANT,

No. dans R. C. ch. de fer pour 1859-60.	NOM DE CH. DE FER.	Longueur de la voie principale, miles.	Long. de voie latérale, voie double, etc., milles.	Nombre de locomotives.	Nombre de chars de 1er classe.	No. de chars de 2me cl., chars à bagages et chars des conducteurs.	Nombre de chars pour le fret.	Nombre de chars plate-formes et chars à bois.	Nombre des autres chars (non compris les chars à bras.)	Nombre de passagers transportés.
1	Great Western	352.25	(a) 59.75	94	83	91	956	260	120	756,232
2	Grand Tronc (c)	1,376.50	187.50	298	152	230	2,557	1,307	93	1,431,195
3	Northern.....	(d) 96.75	16.00	18	18	13	114	229	4	137,379
4	Buffalo et Lac Huron.....	(160.00	Compris	dans	le	Grand	Tronc)	.....	.....	.....
5	London et Port Stanley (e)..	24.00	4.00	2	3	6	28	14	.....	37,098
6	Cobourg, Peterboro et Marmora (f)	28.00	.....	Aucun	Aucun	Aucun	1	12	Aucun	515
7	Erié et Ontario (g).....	17.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	Outaouais et Prescott.....	54.00	2.00	7	6	6	53	26	.....	46,009
9	Montréal et Champlain.....	(83.00	Compris	dans	le	Grand	Tronc)	.....	.....	.....
10	Carillon et Grenville	12.75	0.50	2	2	3	2	3	.....	23,363
11	Le St. Laurent et Industrie..	12.00	0.50	3	2	3	3	14	1	4,828
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	56.50	1.50	8	6	2	21	112	.....	(h) 22,020
13	Welland	25.00	5.50	5	3	Aucun	145	8	.....	38,625
14	Brockville et l'Outaouais....	86.50	3.50	6	4	3	17	82	.....	46,221
15	Stanstead, Shefford et Chambly (e).....	43.00	21.75	Matéri	el de r	oulage	loué du	C.F.Vt	Cent.	21,000
16	Peterborough et Lac Chemung	4.00	.....	Parait	être	inclus	avec	No. 6.	.....	....
	Totaux.....	2,188.25	252.50	443	279	357	3,897	2,067	218	2,564,485

* Compilé principalement dans les "Statistiques diverses" du Canada, pour l'année 1866, 1er Partie.—

(a) Il y a un troisième rail posé sur 229 milles de la ligne principale, avec une largeur de voie de 4

(b) Y compris le renouvellement.

(c) Y compris les lignes supplémentaires, savoir :—

	Milles.		
Buffalo et Lac Huron	160		au Canada.
Montreal et Champlain.....	83		do
		243	do
Atlantique et St. Laurent.....	166		aux Etats-Unis.
Port Huron et Détroit.....	62		do
		228	do
Total, lignes supplém		471	Canada et Etats-Unis.

(d) La longueur du chemin de fer Northern est de 95.14 milles, d'après le Rapport des Commissaires des près le livret du chemin de fer de 1868.—Dans l'Appendice No. 70 du Rap. Com. de 1867, on lui donne 94.14

(e) Les chemins de fer de London et Port Stanley, de Stanstead, Shefford et Chambly n'ayant pas fait

(f) Il n'y avait que 14 milles de ce chemin, en opération, en 1866, entre Cobourg et le lac au Riz ; la a quelques années. Il n'a encore été publié aucun rapport sur la section de Marmora dont la longueur

(g) Le chemin de fer Erié et Ontario ne fut pas ouvert au public en 1866. Il s'étend aujourd'hui de

(h) Ces chiffres n'ont rapport qu'au chemin de Lindsay et n'embrassent pas le mouvement commercial

REFERENCES.—*Suite.*

LE TRAFIC, ETC., DES CHEMINS DE FER DU CANADA, 1866.*

Nombre de milles parcourus par les passagers.	Nombre de tonneaux de fret transportés.	Nombre de milles parcourus par le fret (réduit à 1 tonneau.)	Recettes de. Passagers.	Fret.	Malles et divers.	Revenus d'autres sources.	Recettes totales.	Frais de roulage.	Coût du renouvelle. des rails, attaches, ponts, etc.
			$	$	$	$	$	(b) $	$
56,813,982	489,494	65,349,312	1,535,476	1,625,651	139,478	63,889	3,364,494	1,611,447	Inclus dans les frais de roulage.
.....	1,021,137	.....	2,478,049	3,816,987	269,282	38,755	6,603,073	3,976,200	601,897
4,121,908	187,938	10,488,960	123,956	364,478	23,516	925	512,875	309,086	55,275
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	23,291	.....	14,855	16,328	2,008	.....	33,191	26,044	.....
7,210	20,000	280,000	257	16,413	.....	.....	16,670	13,390	1,200
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	28,839	.....	56,698	39,642	8,395	.....	104,735	68,259	101,336
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	730	.....	11,021	1,460	500	.....	12,981	7,051	.....
.....	2,745	.....	1,980	5,490	.....	.....	7,479	5,881	.....
.....	122,398	.....	31,903	140,018	2,700	195	174,816	80,000	.....
.....	125,650	.....	13,699	78,323	400	14,524	106,946	70,051	8,500
1,239,601	39,585	.....	40,127	63,733	5,116	4,226	113,202	62,964	32,903
.....	26,071	.....	14,018	40,717	3,685	.....	58,420	44,138	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	2,087,878	.....	4,322,048	6,209,240	455,080	122,514	11,108,882	6,274.511	801,111

Signée John Langton, auditeur, Outaouais, 1867.

pieds 8½ pouces, et dans les voies latérales il y a en tout 15 milles de troisième rail.

chemins de fer, pour 1859–60; de 96¾ milles d'après les "Statistiques Diverses" pour 1866, et de 94 milles d'a-
milles, ce qui parait être le chiffre le plus exact.

de rapport en 1866, on a donné les chiffres de 1865.

section, entre le lac au Riz et Peterborough, n'est pas en usage, le pont sur le lac au Riz ayant fait défaut il y
n'est pas connue.

Niagara au Fort Erié, 30½ milles environ, dont il n'est pas fait mention, faute de documents officiels.

sur l'embranchement de Millbrook à Peterboro, long de 13½ milles.

APPENDICE No. 70.—

TABLEAU GENERAL MONTRANT LA LONGUEUR, LA DATE DE L'OUVERTURE ET LE COUT PROPORTION DE MATERIEL ROULANT POUR CHAQUE 100 MILLES, LE NOMBRE SUR LE FRET, ET LES FRAIS DE ROULAGE, PAR MILLE, PAR ANNEE, 1866.*

No. dans R. C. ch. de fer pour 1859-60.	NOM DU CHEMIN DE FER.	Longueur de la voie principale, en milles.	Date de l'ouverture.	Coût de la construction et du matériel de roulage.	Coût par mille.
				$	$ cts.
1	Great Western	(a) 352.25	10 nov. 1853 au 27 déc. 1858	24,777,430	70,340 47
2	Grand Trone (b)	1376.50	1847 à 1860...	102,802,502	74,683 40
3	Du Nord	(c) 96.75	13 juin 1853 au 2 janvier 1855	5,457,789	56,411 26
5	London et Port Stanley	24.00	1er oct. 1856...	1,032,850	43,035 41
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	(d) 28.00	Mai 1854...	900,000	32,142 85
7	Erié et Ontario	(e) 17.00	3 juillet 1854...	300,000	17,647 06
8	Ottawa et Prescott	54.00	Déc. 1854...	2,008,994	37,203 59
10	Carillon et Grenville	12.75	Oct. 1854...	98,761	7,745 96
11	Le St. Laurent et Industrie	12.00	Mai 1850...	54,100	4,508 33
12	Port Hope, Lindsay et Beaverton	56.50	30 déc. 1857...	1,993,580	35,284 60
13	Welland	25.00	27 juin 1859...	1,622,843	64,913 72
14	Brockville et l'Outaouais	86.50	17 fév. 1859 au 31 déc. 1860	2,647,004	30,601 20
15	Stanstead, Shefford et Chambly	43.00	1er janv. 1859 au 31 déc. 1859	1,216,000	28,279 07
16	Peterborough et le lac Chemung	4.00	.....	paraît être in	clus dans
		(f)2188.25	(g)	(h)144,911,853	66,222 71

* (Compilé dans le Rapport des Commissaires de chemins de fer, pour 1859-60 et dans les "Statistiques

(a) A l'exclusion de 11 milles, entre Preston et Berlin, déclarés hors d'usage.

(b) Le Grand Tronc comprend les lignes supplémentaires suivantes dans le Canada et les Etats-Unis :—

No. de c. de fer, rap. des C. C. F., 1859-60.	Nom du chemin de fer.
4	Buffalo et Lac Huron
9	Montréal et Champlain
	Total des lignes supplémentaires en Canada ....$
	Atlantique et St. Laurent
	Port Huron et Détroit
	Total des lignes supplémentaires aux Etats Unis.....$

(c) La longueur inscrite dans le livret des chemins de fer n'est que de 94 milles ; dans le Rapport des

(d) La longueur du chemin de fer ouvert au commerce n'aurait, d'après un rapport, que 14 milles ; ce du coût de construction et de matériel roulant représente ce qu'il a coûté originairement aux propriétaires ac

(e) On n'a pas de données précises sur ce chemin de fer ; le chiffre inscrit au coût de la construction et chemin de fer ne fut pas ouvert au public en 1866 ; il fut reconstruit et ouvert de nouveau durant l'été de

(f) Les chiffres indiquant la longueur de la voie principale, sont empruntés au Rapport des Commissaires

(g) Les dates indiquant l'époque de la construction sont empruntées au Rapport des Commissaires des

(h) Voir page 561 de l'Appendice 70 ; Rapport des Commissaires des Travaux Publics, 1867.

† Ces chiffres ne se rapportent qu'au chemin de Lindsay, et ne comprennent pas les passagers sur l'em

REFERENCES.—*Suite.*

DES CHEMINS DE FER, DANS LES PROVINCES-UNIES DU BAS ET DU HAUT-CANADA, LA
DE PASSAGERS PAR MILLE, CHAQUE ANNEE, LES RECETTES SUR LES PASSAGERS ET

Proportion de Materiel de roulage pour chaque 100 milles.					Nombre de passagers par mille, par année.	Recettes par mille, par année.			Frais de roulage par mille, par année.		
Locomotives.	Chars de 1re classe.	Chars de 2e classe.	Chars de fret.	Chars-plate-formes.		Passagers.	Fret.	Recettes brutes.	Frais de roulage.	Renouvellem't des rails, attaches, ponts, etc.	Total des frais de roulage.
						$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
27	24	26	272	74	2,147	4,359 05	4,615 05	9,551 44	4,574 73	Inclus dans les frais de roulage.	4,574 73
22	11	17	186	95	1,039	1,801 00	2,772 96	4,797 00	2,888 56	437 26	3,325 82
18	18	13	114	229	1,420	1,281 19	3,767 21	5,301 03	3,194 68	571 31	3,765 99
8	12	24	112	56	1,545	618 95	680 33	1,383 00	1,085 08	.....	1,085 08
.....	.....	.....	7	86	37	18 36	1,172 35	1,190 71	956 43	85 71	1,042 14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	11	11	98	48	852	1,049 96	734 11	1,939 54	1,264 05	1,876 59	3,140 64
15	15	23	15	23	1,832	864 39	114 58	1,018 12	553 01	.....	553 01
25	17	25	25	117	402	165 75	457 50	623 25	490 08	.....	490 08
14	11	4	38	131	† 512	564 65	2,478 19	3,094 09	1,415 93	.....	1,415 93
20	12	Auc'ne	580	32	1,545	547 96	3,132 92	4,277 84	2,802 04	340 00	3,142 04
7	5	3	20	95	534	463 89	736 79	1,308 69	727 90	380 38	1,108 28
Matériel de roulage loué du ch. de fer Central de Vermont.					488	326 00	946 90	1,358 60	1,026 46	.....	1,026 46
No. 6.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	13	16	178	94	1,179	1,975 11	2,837 54	5,076 61	2,867 36	316 74	3,233 46

Diverses" du Canada, publiées en 1867, et signées par John Langton, auditeur.

Milles.	Coût de la construction et du matériel de roulage.	Coût par mille.
	$	$ cts.
160.00	8,000,780	50,004 87
83.00	2,417,688	29,128 77
243.00	10,418,468	42,874 35
166.00	5,978,900	36,017 47
62.00	2,169,736	34,995 74
228.00	8,148,636	35,739 63

Commissaires des chemins de fer pour 1859-60, elle indique à 95.14.

chiffre sert de base à ceux des autres colonnes, sauf au coût de construction et au coût par mille; le chiffre tuels; sa valeur, aujourd'hui, est estimée à $109,000.

et du matériel roulant, est le montant engagé par les municipalités locales. (Voir l'Etat de la page 617.) Ce 1861. Il s'étend maintenant de Niagara au Fort Erié, vis-à-vis Buffalo, distance d'environ 30½ milles.

des chemins de fer pour 1859-60, et du livret du Grand Tronc publié en 1868.

chemins de fer de 1859-60.

branchement de Millbrook à Peterborough, long de 13½ milles.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ETAT montrant le montant de chaque Contract pour les diverses sections du Grand Tronc, tel que fourni par Joseph Elliott, Secrétaire et Trésorier de la Compagnie du Grand Tronc en 1861, époque à laquelle les diverses sections du chemin de fer furent terminées ou à peu-près.—(Voir le rapport imprimé de la Commission d'enquête dans les affaires du G. T., datée 8 mai 1861.)

SECTIONS.	ENTREPRENEURS.	MONTANT DU PREMIER CONTRAT.		Montant payé aux entrepreneurs jusqu'en 1861.
		Sterling.	Cours.	
		£	$ cts.	$ cts.
Division Est :				
Québec à Trois Pistoles ..... Complet seulement jusqu'à la Rivière du Loup	Peto et Cie	1,224,000 de Québec à Trois Pistoles	5,956,800.00	8,668,062.94
Québec à Richmond	do	624,000	3,036,800.00	
Embranchement Charons	J. Reekie			74,162.00
Pont Victoria	Peto et Cie	1,250,000	6,083,333.33	6,346,133.33
Division centrale :				
Montreal à Toronto	do	3,000,000	14,600,000.00	16,932,377.17
Moité des déboursés de la compagnie pour l'Esplanade de Toronto	Gzowski et Cie			6,385,59
Moité de la voie sur l'Esplanade de Toronto	do			36,336·67
Embranchement de Kingston	Morton et Dickson			142,131.27
Division Ouest :				
Toronto à Sarnia	Gzowski et Cie	1,376,000	6,696,333.33	8,644,349.44
Motié des déboursés de la compagnie pour l'Esplanade de Toronto	do			6,385.59
Motié de la voie sur l'Esplanade de Toronto	do			36,336.67
Compensation pour chomage des travaux	do			121,666.67
Additions à la ligne de Portland	Peto et Cie			5,095.92
Totaux, non compris la ligne d'Arthabaska		£7,474,000	$36,373,466.66	41,019,423.26
Ligne de Trois-Rivières à Arthabaska, Division Est	Joseph E. Turcotte		1,036,600.00	Non établi.
Total, y compris la ligne d'Arthabaska			$ 37,410,066.66	Non établi.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ETAT MONTRANT LES PRETS DU GOUVERNEMENT A CHAQUE MUNICIPALITES, ET L'OBJET DE CE PRET JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1864, A MEME LE FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL DU BAS-CANADA.

MUNICIPALITES.	Prêts.	Objet du prêt.	
	Total.	Pour chemins de fer.	Pour fins locales.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Comté de Stanstead [cantons de Stanstead, Magog et Bolton]	71,000 00	71,000 00	.....
Comté de Shefford	215,000 00	215,000 00	.....
Comté de Terrebonne	94,000 00	94,000 00	.....
Comté d'Outaouais	131,600 00	131,600 00	.....
Comté de Mégantic [canton d'Irlande]	5,840 00	5,840 00	.....
Cité de Montréal	800,000 00	.....	800,000 00
Canton d'Acton	24,000 00	.....	24,000 00
Ville de St. Hyacinthe	16,000 00	.....	16,000 00
Ville de Sherbrooke	80,000 00	.....	80,000 00
Village de Varennes	2,000 00	.....	2,000 00
Village de Huntingdon	7,000 00	.....	7,000 00
Canton de Roxton	30,000 00	.....	30,000 00
Canton de Tingwick	10,000 00	.....	10,000 00
Ville de St. Jean	20,000 00	.....	20,000 00
Village de Laprairie	4,000 00	.....	4,000 00
Canton de Tring	20,000 00	.....	20,000 00
Paroisse de Ste. Marie de Monnoir	4,000 00	.....	4,000 00
Canton de Farnham Ouest	30,000 00	30,000 00	.....
Canton de Shefford	57,500 00	50,000 00	7,500 00
Cité de Trois-Rivières	220,000 00	160,000 00	60,000 00
Paroisse de St. Romuald d'Etchemin	20,000 00	.....	20,000 00
Canton de Granby	30,000 00	30,000 00	.....
Ville de William Henry, (Sorel)	20,000 00	.....	20,000 00
Cantons d'Ascot et de Westbury	8,000 00	.....	8,000 00
Paroisse de St. Jean, Ile d'Orléans	5,000 00	.....	8,000 00
Canton de Somerset, Nord	16,000 00	.....	16,000 00
Paroisse de St. Germain de Rimouski	50,000 00	.....	50,000 00
Paroisse de St. Michel de Bellechasse	24,000 00	.....	24,000 00
Village de Longueuil	12,000 00	.....	12,000 00
Village du Bassin de Chambly	10,500 00	.....	10,500 00
Cité de Québec	50,000 00	50,000 00	.....
Paroisse de St. Eusèbe de Stanfold	3,000 00	.....	3,000 00
Canton de Bolton	13,000 00	13,000 00	.....
Canton de Stukely, Nord	16,000 00	16,000 00	.....
Canton de Stukely, Sud	10,000 00	10,000 55	.....
Village de Fermont	32,000 00	.....	32,000 00
Ville de Terrebonne	10,000 00	.....	10,000 00
Canton de Magog	12,000 00	12,000 00	.....
Village de Princeville	12,000 00	.....	12,000 00
Paroisse de Ste. Hélène de Kamouraska	1,200 00	.....	1,200 00
Cantons de Grantham, Wendover et Simpson	10,000 00	.....	10,000 00
Paroisse de Ste. Cécile de Beauharnois	10,000 00	.....	10,000 00
Canton d'Inverness	18,000 00	.....	18,000 00
Paroisse de Ste. Anne de la Pérade	20,000 00	.....	20,000 00
Grande Baie	4,000 00	.....	4,000 00
Bagotville	4,200 00	.....	4,200 00
Village d'Arthabaskaville	4,000 00	.....	4,000 00
Canton de Laterrière	3,300 00	.....	3,300 00
Canton de Chicoutimi	5,000 00	.....	5,000 00
Canton de Tremblay	2,400 00	.....	2,400 00
Grande Rivière	1,575 00	.....	1,575 00
Ville de Lévis	40,000 00	.....	40,000 00
Paroisse de St. Valère de Bulstrode	6,000 00	.....	6,000 00
Village de St. Jean Baptiste	2,000 00	.....	2,000 00
Paroisse de St. Armand, Ouest	15,000 00	15,000 00	.....
Canton de Stanbridge	50,000 00	50,000 00	.....

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ETAT MONTRANT LES PRETS DU GOUVERNEMENT A CHAQUE MUNICIPALITE, ETC., A MEME LE FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL DU BAS-CANADA.—*Suite.*

MUNICIPALITES.	Prêts.	Objets du prêt.	
	Total.	Pour Ch. de Fer.	Pour fins locales.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Village de Phillipsburg	2,000 00	2,000 00	.....
Paroisse de St. Maurice	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse Notre Dame du Mont Carmel	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Christophe d'Arthabaska	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de Chester, Ouest	675 00	.....	675 00
Paroisse St. Paulin	400 00	.....	400 00
Paroisse St. Narcisse	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Frédéric, (Beauce)	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de Warwick	1,000 00	.....	1,000 00
Village de Victoriaville	4,000 00	.....	4,000 00
Cantons de Ham et Ham Sud	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Stanislas, (Rivière des Envies)	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse La Visitation, (Paroisse de Champlain)	1,000 00	.....	1,000 00
Canton d'Acton	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse Ste. Geneviève de Batiscan	750 00	.....	750 00
Paroisse St. Prospère	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse Ste. Marie Madeleine	800 00	.....	800 00
Paroisse St. Didace	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse Aubert Gallion	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Jean de Matha	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Célestin	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse St. Polycarpe	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de Wotton	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de Ste. Camille	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de Newton	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse de la Pointe du Lac	400 00	.....	400 00
Paroisse de St. Joseph, (Beauce)	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse de St. François, (Beauce)	1,000 00	.....	1,000 00
Paroisse de Ste. Marie, (Beauce)	1,000 00	.....	1,000 00
Canton de St. Jean, Chicoutimi	400 00	.....	400 00
Village de Plessisville	2,000 00	.....	2,000 00
Total $	2,428,540 00	955,440 00	1,473,100 00

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

ETAT DES FONDS PLACÉS SUR LES CHEMINS DE FER, PAR LES MUNICIPALITÉS DU HAUT-CANADA, A MEME LES EMPRUNTS QU'ELLES ONT FAITS SUR LE CRÉDIT DU FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL, JUSQU'AU 31 DÉC. 1864.

MUNICIPALITES.	CHEMINS DE FER SUR LESQUELS ON A FAIT DES PLACEMENTS.	ACTIONS.	EMPRUNTS.	TOTAL.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ville de Niagara	Chemin de fer Erié et Ontario..	60,000 00	220,000 00	
Village de Chippewa	do do ...	20,000 00		300,000 00
Canton de Bertie	Chemin de fer Buffalo, Brantford et Goderich	40,000 00		
do Brantford	do do	50,000 00		
Ville de Brantford	do do	100,000 00	400,000 00	
Canton de Wainfleet	do do	20,000 00		
do Canborough	do do	8,000 00		
C. U. de Huron et Bruce	do do	300,000 00		
Cantons de Moulton et Sherbrooke	do do	20,000 00		
Comté de Perth	do do	200,000 00		
Ville de Paris	do do	40,000 00		
Ville de Stratford	do do	.....	100,000 00	1,278,000 00
Cité d'Outaouais	Ch. de fer Bytown et Prescott...	.....	200,000 00	
Ville de Prescott	do do	.....	100,000 00	300,000 00
Ville de Ste. Catharine	Chemin de fer Port Dalhousie et Thorold	100,000 00	.....	100,000 00
Ville de Woodstock	Chemin de fer de Woodstock au lac Erié et et comp. du havre.	.....	100,000 00	
Canton de Woodhouse	do do	.....	80,000 00	
do Norwich	do do	.....	200,000 00	
do Windham	do do	.....	100,000 00	
Ville de Simcoe	do do	.....	100,000 00	580,000 00
Comté d'Elgin	C. de f. London et Port Stanley	80,000 00	.....	
Cité de London	do do	200,000 00	175,400 00	455,400 00
C. U. de Lanark et Renfrew	C. de f. Brockville et Outaouais	.....	800,000 00	
Ville de Brockville	do do	.....	400,000 00	
Canton d'Elizabethtown	do do	.....	154,000 00	1,354,000 00
Ville de Guelph	Chemin de fer Galt et Guelph..	80,000 00	.....	80,000 00
Ville de Cobourg	Ch. de f. Cobourg et Peterboro'	500,000 00	.....	500,000 00
Ville de Port Hope	C. de f. Peterboro' et Port Hope Ch. de fer Port Hope, Lindsay et Beaverton	680,000 00		
Canton de Hope	do do	60,000 00		
Canton de Ops	do do	80,000 00		
Ville de Peterboro'	do do	.....	100,000 00	920,000 00
	Totaux.....$	2,638,000 00	3,229,400 00	5,867,400 00

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Suite.*

EXTRAIT D'UN DOCUMENT EN RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le gouverneur-général, en date du 15 expiré, priant Son Excellence de faire déposer devant la Chambre par l'officier à ce préposé, un état du montant dépensé sur chaque ouvrage public, dans le Haut et le Bas-Canada, avant l'Union, à même les débentures encore non rachetées, et formant partie de la dette du Canada-Uni, etc., etc.

Par ordre,

D. DALY,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Montréal, 27 juillet 1847.

ETAT du montant dépensé sur chacun des ouvrages publics, dans le Haut et le Bas-Canada, avant l'Union, pour lesquels il fut émis des débentures, et qui forment partie de la dette du Canada-Uni.

NOMS DES OUVRAGES.	Dépenses avant l'Union.			Taux moyen des intérêts.
	£	s.	d.	
Chemin de Brockville à St. François	7,431	19	3	5 pour cent.
Compagnie du havre de Cobourg, £3,000 à 5½ p. cent d'intérêt	4,002	13	7	do
Compagnie du havre de Cobourg, nouveau compte	1,000	0	0	do
Compagnie du Canal Desjardins, £17,000 à 6 p. cent d'intérêt	21,507	11	2	do
Chemin de Dundas et Waterloo	27,911	5	10	do
Compagnie du chemin de fer Erié et Ontario, £5,000 à 6 p. cent d'intérêt	5,246	19	7	do
Compagnie de Navigation de la Grande Rivière, £500 à 6 p. cent d'intérêt	562	2	8	do
Académie de Grantham	304	15	6	do
Chemin de Hamilton et Brantford, £23,430 à 6 p. cent d'intérêt	43,667	15	5	do
Chemin de Kingston et Napanee, £4,988 17s. 9d. p. cent d'intérêt	39,149	19	3	do
Compagnie du havre d'Oakville, £2,500 à 6 p. cent d'intérêt	3,590	5	5	do
Compagnie du havre de Port Hope, £2,000 à 5½ p. cent d'intérêt	2,970	15	8	do
Chemin de Queenston et Grimsby, £2,000 à 6 p. cent d'intérêt	19,626	3	10	do
Compagnie de navigation de la rivière Tay	1,407	11	9	do
Syndics du chemin de York Est	24,374	7	3	do
Syndics du chemin de York Ouest	26,232	0	5	do
Syndics du chemin de la rue Yonge, £12,760 à 6 p. cent d'intérêt	42,106	2	2	do
Syndics des chem. à barrières de Montréal (Pour ces ouvrages, les fonds publics sont engagés seulement pour l'intérêt.)	47,000	0	0	do
Syndics de Longueuil et Chambly	15,000	0	0	do
Syndics des chem. à barrières de Québec	33,850	0	0	do
Pont de Brantford, £1,500 à 6 p. cent d'intérêt	2,000	0	0	do
Pont de Chatham, £1,059 à 6 p. cent d'intérêt	2,000	0	0	do
Pont de Dunnville	1,700	0	0	do
Eaux de l'intérieur, district de Newcastle, £2,000 à 6 p. cent d'intérêt	21,660	0	0	do
Havre de Kettle Creek, £5,500 à 6 p. cent d'intérêt	7,500	0	0	do
Pénitencier provincial	34,207	15	1	do
Hôpital de Kingston	3,000	0	0	do
Pont de Paris	2,000	0	0	do
Bâtisses du Parlement, Toronto	5,000	0	0	do
Navigation de la rivière Trent, £3,050 à 6 p. cent d'intérêt	22,738	9	1	do
Pont de la Trent, £2,400 à 6 p. cent d'intérêt	4,800	0	0	do
Améliorations dans le district de Newcastle	.....			.....
Havre de Toronto	5,200	0	0	do
Chemin et pont de Guilliamsburg Ouest	1,000	0	0	do
A reporter £	479,748	12	12	5 pour cent.

APPENDICE No. 70.—REFERENCES.—*Fin.*

ETAT du montant dépensé sur chacun des Ouvrages Publics, dans le Haut et le Bas-Canada, avant l'Union, pour lesquels il fut émis des Débentures, et qui forment partie de la dette du Canada-Uni.

NOMS DES OUVRAGES.	Dépenses avant l'Union.	Taux moyen des intérêts.
	£ s. d.	
Report	479,743 12 11	5 p. cent.
Canal Welland, £71,496 14s. à 6 p. cent d'intérêt	503,924 6 5	do
Canaux du St. Laurent	440,097 11 0	do
Canal Chambly	35,000 0 0	do
Havre de Montréal	89,425 0 0	do
Cure-môle à vapeur, Montréal	1,500 0 0	do
Rivière Richelieu	.....	do
Chemin Militaire de L'Orignal	.....	do
Rivière des Outaouais	.....	do
Grand chemin du Nord, Toronto	.....	do
Canal de la Baie de Burlington	.....	do
Chemin de Hamilton et Port Dover	.....	do
Chemin de London et Brantford	.....	do
Chemin de London, Chatham et Amherstburgh	.....	do
Chemin de London et Sarnia	.....	do
Phares et havres, et chemin qui y conduisent	.....	do
Lac St. Pierre	.....	do
Ponts entre Montréal et Québec	.....	do
Chemin de Gosford	.....	do
Chemin de la Baie-des-Chalcurs	.....	do
Chemin des Cascades	.....	do
Chemins de Gaspé	.....	do
Chemin d'Arthabaska	.....	do
Chemin de la Savanne de la Grande Rivière	.....	do
Pont de Lancaster, Rivière Trent	.....	do
Havre de Rondeau	.....	do
Rapides de Ste. Anne	.....	do
Pont de Bayonne	.....	do
Pont de Gananoqui	.....	do
Chemin de Saugeen	.....	do
Chemin de Dover	.....	do
Chemin de lac au Riz	.....	do
Pont de Calédonia	.....	do
Maisons de péage ssur le chemin de London et Port Stanley	.....	do
Chemin de Rondeau	.....	do
Pont de la Chaudière	.....	do
Chemins des Cascades, construction de maisons de péages	.....	do
Ponts d'Union et de Delaware	.....	do
Totaux.....£	1,549,695 10 4	5 per cent.

NOTE.—L'état précédant n'embrasse pas les dépenses sur les ouvrages portés au compte du fonds du revenu consolidé et non inclus dans la dette publique, savoir :—Le Canal Welland, £79,117 19s, 4d. ; la Rivière des Outaouais, £11,504 1s. 8d.; améliorations dans le district de Newcastle, £13,600 3s. 4d. Et autres ouvrages défrayés de la même manière. Voir les Comptes Publics.

REMARQUE GENERALE.

Cet Appendice (No. 70) a été préparé à la demande spéciale du Député-Commissaire des Travaux Publics.

Le coût des divers ouvrages ici mentionnés n'a pas toujours été parfaitement établi, surtout en ce qui concerne les ouvrages faits avant l'union des ci-devant provinces du Bas et du Haut-Canada, faute de documents officiels.

J'ai mis le plus grand soin à établir le coût de construction des divers ouvrages, avec toute la précision que comportent les documents existants.

G. F. BAILLAIRGE, I.C.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OUTAOUAIS, 8 avril 1868.

APPENDICE No. 71.

LISTE des Commissaires, etc., des Travaux Publics, de 1841 à 1867.

NOMS.	Depuis	Jusqu'à
EN VERTU DU STATUT 4, 5 VIC., CHAP. 38.		
Corporation du Bureau des Travaux.		
L'hon. H. H. Killaly, Président. " D. Daly..... " S. B. Harrison... Membres. J. Davidson, Ecr.....	29 déc. 1841...	3 oct. 1844
Nouveau Bureau des Travaux.		
L'hon. H. H. Killaly, Président. " D. Daly..... " W. H. Draper..... " W. Morris..... Membres. " D. B. Papineau.	5 oct. 1844...	8 juin 1846
EN VERTU DU STATUT 9 VIC., CHAP. 37, ETC.		
" W. B. Robinson, Commissaire en chef	4 juillet 1846...	10 mars 1848
" E. P. Taché, "	11 mars 1848...	26 nov. 1849
" J. Chabot, "	15 déc. 1849...	31 mars 1850
" W. H. Merritt, "	20 avril 1850...	11 fév. 1851
" J. Bourret, "	15 fév. 1851...	27 oct. 1851
" John Young, "	28 oct. 1851...	22 sept. 1852
" J. Chabot, "	23 sept. 1852...	26 janv. 1855
" F. Lemieux, "	27 janv. 1855...	25 nov. 1857
" C. Alleyn, "	28 nov. 1857...	1er août 1858
" L. H. Holton, "	2 août 1858...	6 août 1858
" L. V. Sicotte, "	6 août 1858...	10 janv. 1859
" John Rose, "	15 janv. 1859...	12 juin 1861
" Jos. Cauchon, Commissaire	15 juin 1861...	23 mai 1862
" U. J. Tessier, "	24 mai 1862...	27 mai 1863
" L. T. Drummond, "	28 mai 1863...	23 juillet 1863
" M. Laframboise, "	23 juillet 1863...	29 mars 1864
" J. C. Chapais, "	30 mars 1864...	30 juin 1867

APPENDICE No. 72.

LISTE des Assistants et Députés-Commissaires, Ingénieurs en chef et Secrétaires du Bureau des Travaux et du Département des Travaux Publics de 1841 à 1867.

—	Noms.	Date de la nomination.
Second Commissaire	L'hon. Chs. Eus. Casgrain	1er août 1846.
Assistant Commissaire	L'hon. Malcolm Cameron	11 mars 1848.
do	John Wetenhall	2 fév. 1850.
do	L'hon. Jos. Bourret	20 avril 1850.
do	L'hon. H. H. Killaly	15 fév. 1851.
Député-Commissaire	Samuel Keefer	6 mai 1859.
do	Toussaint Trudeau	15 mars 1864.
Ingénieur en chef	Samuel Keefer	17 août 1841.
do	John Page	31 oct. 1853.
Secrétaire	Thomas A. Begly	17 août 1841.
	do en vertu de l'Acte fondant le Départ. des Tra. Publics	25 sept. 1847.
do	Toussaint Trudeau	13 déc. 1859.
do	Frédéric Braün	8 mars 1864.

1076/276

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Échéance

The Library
University of Ottawa
Date due

SEP 30 1969